



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 21] नई दिल्ली, सोमवार, जनवरी 20, 2014/पौष 30, 1935  
No. 21] NEW DELHI, MONDAY, JANUARY 20, 2014/PAUSHA 30, 1935

महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 15 जनवरी, 2014

सं. टीएमपी/48/2013—एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण एतद्वारा मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से मुंबई पत्तन न्यास में प्रस्तावित हार्बर बाल बर्थ का राजपत्र संख्या 254 द्वारा अधिसूचित अधिसूचना संख्या टीएमपी/18/2013—दिनांक 30 सितंबर, 2013 के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारण हेतु संशोधित दिशा-निर्देशों के अंतर्गत संलग्न आदेश के अनुसार निपटारा करता है।

महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/48/2013—एमबीपीटी

मुंबई पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति :

- (i) श्री टी.एस. बाला सुब्रामणियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री सी.बी. सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(19 दिसंबर, 2013 को पारित)

यह प्रस्ताव मुंबई पत्तन न्यास एमबीपीटी से (एमबीपीटी) में प्रस्तावित हार्बर बाल बर्थ के संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

- 2.1 एमबीपीटी ने अपने दिनांक 23 सितंबर, 2013 के पत्रों द्वारा प्रस्तावित हार्बर बाल बर्थ के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव दायर किया है।
- 2.2 एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत परियोजना की विशेषताओं का सार निम्नानुसार है :
  - (i) मुंबई पत्तन में हार्बर बाल बर्थ पर प्रस्तावित परियोजना में 40000 डीडब्ल्यूटी जलयानों की पूर्ति के लिए 14.6 एमसीडी गहराई वाले 10 मीटर चौड़े और 883 मीटर लंबे पार्श्व समर्थित प्लेटफार्म के निर्माण द्वारा इंदिरा डॉक पर वर्तमान बर्थों (18-22 आईडी) को सुदृढ़ करना भी शामिल है।
  - (ii) लाईसेंस डीवीएफओटी आधार पर 30 वर्षों की अवधि के लिए है।
  - (iii) परियोजना की कुल लागत 643.51 करोड़ है।
- 2.3 एमबीपीटी द्वारा अपने दिनांक 23 सितंबर, 2013 के प्रस्ताव में दी गई प्रस्तुति का सार निम्नानुसार है:

- (i) इस सुविधा में संचालित किए जाने वाले प्रस्तावित कार्गो है—  
लोह और स्टील उत्पाद, ब्रेक बल्क कार्गो, बैग्ड कार्गो और कंटेनरीकृत कार्गो।
- (ii) ईष्टतम टर्मिनल क्षमता गणना निम्नानुसार है :

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	क्षमता का प्रतिशत अंश	संचालन दर		ईष्टतम बर्थ क्षमता		
(i)	लोह व स्टील	78%	7500	टीपीडी	1.49	5.95	एमटीपीए
(ii)	ब्रेक बल्क कार्गो	15%	2500	टीपीडी	0.10	0.38	एमटीपीए
(iii)	बैग्ड कार्गो	7%	2500	टीपीडी	0.05	0.19	एमटीपीए
(iv)	कंटेनरीकृत कार्गो	जब कभी आधार	—	—	—	—	—
कुल						6.52	एमटीपीए

कार्गो का अंश (78%, 15% और 7%) विस्तृत व्यवहार्यता रिपोर्ट के आधार पर लिया गया है।

- (iii) टीएमपीए दिशा निर्देशों के अनुसार परियोजना की पूंजी लागत 643.51 करोड़ अनुमानित है। मदवार मात्राएं अद्यतन की गईं। समीक्षा की गई डीएफआर के अनुसार है। सिविक कार्य लागत, मैकेनिकल कार्य लागत और बर्थ लागत निम्नानुसार है:-

क्र.सं.	मद का नाम	मात्रा	यूनिट	यूनिट लागत	कुल राशि (करोड़ में)
क	कार्गो संचालन				
	सिविल कार्य				
1	चैनल में ड्रेजिंग आवश्यकता				207.00
2	(क) विस्तृत इंजीनियरी, मृदा परीक्षण और परियोजना पर्यवेक्षण के लिए @ 7% जोड़े				14.49
	(ख) आकस्मिकताएं @ 3%				6.21
	(ग) सविदा कार्यकर @ 2.8%				5.80
	(घ) पर्यावरण राहत लागत @ 0.5%				1.04
	<b>उप जोड़ (क)</b>				234.54
(ख)	विविध				
	निर्माण के दौरान ब्याज के लिए 5% जोड़				11.73
	<b>उप जोड़ (ख)</b>				11.73
(ग)	मैकेनिकल और विद्युत कार्य				
1	लेवल लफिंग क्रेन	6	संख्या	183900000	110.34
2	मोबाईल हार्बर क्रेन	1	संख्या	245200000	24.52
3	मोबाईल छुपर्स	6	संख्या	3500000	2.10
4	मोबाईल बैगिंग मशीन	3	संख्या	7000000	2.10
5	पोर्टेबल कन्वेयर (11 मीटर लंबी)	5	संख्या	2000000	1.00
6	पेयलोडर	4	संख्या	1000000	0.40
7	एफएलटी 20 टी और 10 टी (2 प्रत्येक)	4	संख्या	5000000	2.00
8	एलिबेटिड कन्वेयर (लंबाई: 15 मीटर)				0.25
9	लाईटिंग बुआयस	75	संख्या	100000	0.75
10	बीकन लाइट	16	संख्या	100000	0.16
11	विद्युत वितरण और क्षेत्र प्रकाश				4.07
12	निम्नलिखित के लिए जोड़े				
	(क) विस्तृत इंजीनियरी, मृदा परीक्षण और परियोजना पर्यवेक्षण @ 7%				10.34
	(ख) आकस्मिकताएं @ 3%				4.43
	(ग) सविदा कार्य कर @ 2.8%				4.14
	(घ) पर्यावरण राहत लागत @ 0.5%				0.74
	<b>उप जोड़ (ग)</b>				167.33
(घ)	विविध				
	निर्माण के दौरान ब्याज के लिए जोड़े @ 5%				8.37
	<b>उप जोड़</b>				8.37
	<b>कार्गो संचालन कार्यकलाप की कुल लागत (क+ख+ग+घ)</b>				421.96
	<b>बर्थ कार्यकलाप</b>				
ड.	सिविल कार्य				
1	हार्बर वाल बर्थ की सुदृढ़ता के लिए आर्य सुकर करना				0.20
2	हार्बर वाल बर्थ की सुदृढ़ता के लिए सिविलकार्य				5.86
3	हार्बर वाल बर्थ की सुदृढ़ता के लिए ही प्रिस्टेस्ड रॉक एंकर				6.73

क्र.सं.	मद का नाम	मात्रा	यूनिट	यूनिट लागत	कुल राशि (करोड़ में)
4	बर्थ प्लेटफार्म के लिए पाइलिंग-संघटन और गैर-संघटन				4.00
5	बर्थ प्लेटफार्म के लिए फाईल फाउंडेशन				18.09
6	बर्थ प्लेटफार्म के लिए डॉक				22.17
7	बर्थ प्लेटफार्म के लिए डैक फिटिंग और विविध				9.67
8	बर्थ प्लेटफार्म पाइल्स के लिए प्रिस्ट्रैस्ड रॉक एंकर				0.39
9	हार्बर वॉल बर्थ के लिए ड्रेजिंग आवश्यकता				119.12
10	निम्नलिखित के लिए जोड़े				
	(क) विस्तृत इंजीनियरी, मृदा सर्वेक्षण और परियोजना पर्यवेक्षण @ 7%				13.04
	(ख) आकस्मिकताएं @ 3%				5.59
	(ग) संविदा कार्य कर @ 2.8%				5.21
	(घ) पर्यावरण राहत लागत @ 0.5%				0.93
	<b>उप जोड़ (ड.)</b>				<b>211.00</b>
<b>च</b>	<b>विविध</b>				
	निर्माण के दौरान ब्याज के लिए 5% जोड़े				10.55
	<b>उप जोड़ (च)</b>				<b>10.55</b>
	बर्thing कार्यकलाप की कुल लागत				221.55
	<b>कुल पूंजी लागत (क+ख+ग+घ+ड.+च)</b>				<b>643.51</b>

(iv) टीएएमपी दिशा-निर्देश के अनुसार वार्षिक प्रचालन व अनुरक्षण लागत अनुमान का ब्यौरा निम्नानुसार है :

क्र.सं.	मद विवरण	पूंजी लागत (रुपये करोड़ में)	मानक	लागत (रुपये करोड़ में)
(क)	<b>कार्गो संचालन</b>	421.96		
	<b>प्रचालन व अनुरक्षण</b>			
1	विद्युत		100 यूनिट/घंटा/क्रेन	1.90
2	ईंधन लागत (टीएएमपी दिशा-निर्देश)			4.91
3	मरम्मत और अनुरक्षण लागत			
	(क) सिविल कार्य	246.26	पूंजी लागत का 1%	2.46
	(ख) मैकेनिकल और विद्युत कार्य	175.70	पूंजी लागत का 5%	8.78
4	बीमा	175.70	सकल ब्लॉक परिसंपत्तियों का 1%	1.76
5	मूल्यहास			
	(क) सिविल कार्य	0.00	सिविल परिसंपत्तियों का 3.34%	0.00
	(ख) मैकेनिकल और विद्युत कार्य	175.70	सिविल परिसंपत्तियों का 10.34%	18.17
6	<b>लाईसेंस फीस</b>			2.40
7	सिविल और मैकेनिकल पर अन्य खर्च	175.70		8.78
	<b>कुल प्रचालन व अनुरक्षण लागत</b>			<b>49.16</b>
(ख)	<b>बर्थ कार्यकलाप</b>	<b>221.55</b>	<b>सिविल लागत का 1%</b>	
	<b>प्रचालन व अनुरक्षण लागत</b>		<b>स्कल ब्लॉक परिसंपत्तियों का 1%</b>	
1	मरम्मत और अनुरक्षण लागत	221.55		2.22
2	बीमा	79.83		0.80
3	मूल्यहास	79.83		2 <sup>१</sup> 67
4	सिविल और मैकेनिकल पर अन्य खर्च	79.83		3.99
	<b>कुल प्रचालन व अनुरक्षण लागत</b>			<b>9.67</b>

(v) वार्षिक राजस्व आवश्यकता का अनुमान निम्नानुसार है :

क्र.सं.	मद विवरण	कुल राशि (करोड़ में)
1	नियोजित पूंजी पर वसूली (पूंजी लागत का 16%)	102.96
2	प्रचालन व अनुरक्षण लागत	58.83
	<b>कुल राजस्व आवश्यकता</b>	<b>161.79</b>
	राजस्व आवश्यकता का आबंटन	
	गोदी प्रभार (सभी कार्गो संचालन प्रभारों का संयोजन)	105.00

बर्थ हायर प्रभार	45.12
भण्डारण प्रभार	5.83
विविध प्रभार	5.83
<b>कुल राजस्व आवश्यकता (कार्गो प्रचालन)</b>	<b>161.79</b>

(vi) एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें निम्नानुसार हैं :

प्रस्तावित प्रभार	ब्रेक बल्क कार्गो	बैग्ड कार्गो	एकीकृत व कंटेनरीकृत कार्गो	यूनिट
गोदी प्रभार				
विदेशी	55.1	55.1	191.7	प्रति मी.ट.
तटीय	33.1	33.1	115.0	प्रति मी.ट.
<b>बर्थ हायर प्रभार</b>	<b>विदेशी</b>	<b>तटीय</b>		
	<b>0.035+</b>	<b>1.29</b>		<b>प्रति जीआरटी घंटा</b>
<b>भंडारण प्रभार</b>				
		<b>पहले से 20वें दिन</b>	<b>21वें से 40वें दिन</b>	<b>41 के बाद</b>
ब्रेक बल्क कार्गो		2.97	4.45	5.93
बैग्ड कार्गो		2.97	4.45	5.93
एकीकृत और कंटेनरीकृत कार्गो		2.97	4.45	5.93

(vii) विभिन्न श्रेणियों के कार्गो के लिए सकल बर्थ बाउटपुट हेतु दर्शित मानदंडों के रूप में निष्पादन मानक निम्नानुसार है :

कार्गो श्रेणी	दर्शित मानदंड
ब्रेक बल्क कार्गो	4000 टन/दिन
बैग्ड कार्गो	4000 टन/दिन
एकीकृत और कंटेनरीकृत कार्गो	2500 टन/दिन
लौह व स्टील	4000 टन/दिन

- निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार दिनांक 23 सितंबर, 2013 का प्रस्ताव संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों और चयनित बोलीदाताओं एमबीपीटी द्वारा यथा अग्रेषित को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजे गए। संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों और चयनित बोलीदाताओं से प्राप्त टिप्पणियां एमबीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई। एमबीपीटी ने अपने 13 नवंबर, 2013 के पत्र द्वारा प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों और चयनित बोलीदाताओं की टिप्पणियों का उत्तर दिया है।
- प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर एमबीपीटी को हमारे दिनांक 7 अक्टूबर, 2013 के पत्र द्वारा अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए कहा गया था। एमबीपीटी ने अपने दिनांक 14 अक्टूबर, 2013 के पत्र द्वारा हमारे प्रश्नों का उत्तर दिया है। हमारे प्रश्नों और उन पर एमबीपीटी के उत्तर का सार निम्नलिखित तालिका में दिया गया है :

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट (एमबीपीटी) से प्राप्त उत्तर
<b>I. सामान्य :</b>		
(i)	मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट (एमबीपीटी) द्वारा प्रदत्त सुविधाओं के अंतर्गत प्रस्तावित नामतः 'ब्रेक बल्क कार्गो' (थोक में ले जाए जाने वाले नौभार), 'बोराबंद नौभार' एवं 'लौह तथा इस्पात उत्पादों सहित इकाइयों में वर्गीकृत एवं कंटेनर नौभार' के अंतर्गत नौभार मदों की सूची का निर्धारण करें।	थोक में ले जाए जाने वाले नौभार में रॉक फास्फेट, सल्फर, उर्वरक तथा अन्य विविध शुष्क थोक नौभार शामिल हैं। बोराबंद नौभार में कृषि उत्पाद जैसे चीनी, चावल एवं अन्य ऐसे नौभार शामिल हैं जिन्हें बोरा के रूप में भरकर भेजा जाता है। इकाइयों में वर्गीकृत एवं कंटेनर नौभार श्रेणी के अंतर्गत केवल लौह एवं इस्पात उत्पादों जैसे एच आर काइल को सुविधाओं के अंतर्गत शामिल किया जाना प्रस्तावित है, जिनका स्वरूप इकाई का है।
(ii)	मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट यह प्रमाणित करे कि सुविधा संचालकों को लौह एवं इस्पात उत्पादों सहित ब्रेक बल्क कार्गो, बोराबंद नौभार एवं इकाइयों में वर्गीकृत एवं कंटेनर नौभार (जैसाकि उपर्युक्त प्रश्न के उत्तर में एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई सूची में उल्लेख किया गया है) के अतिरिक्त किसी अन्य नौभार के संचालन की अनुमति नहीं दी जाएगी।	कोयले, पोतविहार के संचालन की अनुमति नहीं होगी। कंटेनर के संचालन की अनुमति 2 दिसम्बर, 2017 के बाद दी जाएगी। अन्य सभी सामान्य कार्गो (नौभार) का संचालन किया जा सकता है। किसी अन्य विशिष्ट प्रकार के कार्गो के संचालन के लिए एमबीपीटी को कोई विशेष आपत्ति नहीं है। कार्गो-मिश्रण को आरडीपीआर के पृष्ठ संख्या 14 पर चिह्नित किया गया है।
(iii)	एमबीपीटी सुविधा के लिए आबंटित किए जाने वाले प्रस्तावित कुल क्षेत्र की मात्रा, विभिन्न आनुषंगिक उद्देश्यों के लिए इसके आबंटन तथा इसके भंडारण के लिए उपलब्ध वास्तविक क्षेत्र का ब्योरा दें। यह उल्लेखनीय है कि पुनरीक्षित विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (आरडीपीआर) में कार्गो के भंडारण हेतु 10 से 15 एकड़ भूमि आबंटित करने की अनुशंसा की गई है। आरडीपीआर में यह भी सुझाव दिया गया है कि इस उद्देश्य के लिए इंदिरा गोदी (डॉक) का कुछ हिस्सा भी शामिल किया जाए।	इस सुविधा के लिए संचालकों को 40,000 वर्ग मीटर (लगभग) क्षेत्र आबंटित किया जाना प्रस्तावित है। घाट एवं शेड के साथ बंदरगाह की दीवार का उपयोग अतिरिक्त क्षेत्र के रूप में किया जा सकता है।
(iv)	एमबीपीटी इस बात की भी पुष्टि करे कि प्रस्तावित आबंटन बंदरगाह की भूमि उपयोग योजना के अनुरूप है।	एमबीपीटी ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित आबंटन पोर्ट की भूमि उपयोग योजना के अनुरूप है।
(v)	बंदरगाह (पोर्ट) के प्रस्ताव में 40000 डीडब्ल्यूटी जलयानों की आवश्यकताओं को	भविष्य के विकास के लिए भारत सरकार के दिशा निर्देशों के अनुसार बर्थ (घाट)

	<p>पूरा करने के लिए 10 मीटर चौड़े एवं 883 मीटर लंबे 14.6 मीटर गहरे सीडी बलियों की सहायता से तैयार किए गए प्लेटफार्म का निर्माण कर इंदिरा गोदी में मौजूदा घाटों (18-22 आईडी) के सुदृढीकरण की अभिकल्पना की गई है। आरडीपीआर रिपोर्ट के पैरा 3.4 में यह उल्लेख किया गया है कि 40000 डीडब्ल्यूटी जलयानों के संचालन के लिए अपेक्षित एचडब्ल्यूबी के नजदीक 11 मीटर से 11.3 मीटर के एक ड्राफ्ट की अभिकल्पना की गई है तथा सभी ज्वारों में जहाजों के सुरक्षित उहराव के लिए इसे -12.50 मीटर सीडी तक बढ़ाए जाने की अनुमति प्रदान की गई है।</p> <p>आरडीपीआर के इस पैरा का ध्यानपूर्वक अध्ययन करने पर यह पता चलता है कि 11 मीटर से 12.5 मीटर सीडी के ड्राफ्ट में 40000 डीडब्ल्यूटी के जलयान का संचालन आसानी से किया जा सकता है। चूंकि एचडब्ल्यूबी में 14 मीटर ड्राफ्ट तक के जलयानों के संचालन की अभिकल्पना की गई है तथा एचडब्ल्यूबी परियोजना की गहराई को भविष्य में 14.6 मीटर सीडी तक किए जाने की संभावना है, इसलिए घाटों पर 40000 डीडब्ल्यूटी से भी अधिक बड़े जलयानों का संचालन किया जा सकेगा। इसके अतिरिक्त, यह भी उल्लेखनीय है कि एमबीपीटी ने दिनांक 18 सितम्बर, 2013 को अग्रेषित अपने पत्र में बहुउद्देशीय ऑफशोर कार्गो बर्थ परियोजना के लिए वर्ष 2008 में जारी किए गए दिशा-निर्देशों के अंतर्गत अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए अन्य प्रस्ताव में 60000 डीडब्ल्यूटी की आवश्यकता को पूरा करने के लिए 13.5 मीटर सीडी गहराई पर विचार किया गया है।</p> <p>उपयुक्त स्थिति के दृष्टिगत, बंदरगाह द्वारा कार्गो के पार्सल आकार, जलयानों की संचालन दर, टर्मिनल की इष्टतम क्षमता तथा संशोधित जहाज आकार डीडब्ल्यूटी (एमबीपीटी द्वारा विचार किया जाएगा) के आधार पर घाट किराया प्रभार गणना की समीक्षा/पुनर्निर्धारण किया जाए।</p>	<p>पॉकेट को 14.6 मीटर से कम सीडी तक गहरा किए जाने की योजना बनाई गई है। तथापि, सम्पर्क चैनल पर प्रतिबंध है तथा उन्हें 9.3 मीटर से कम सीडी तक रखा जाएगा इसलिए 11.3 मीटर तक के ड्राफ्ट वाले जहाजों का ही संचालन किया जाएगा। चूंकि, संचालित किए जाने वाले जहाज के आकार पर प्रतिबंध है इसलिए पुनर्निर्धारण किए जाने की आवश्यकता नहीं है।</p>
<b>II.</b>	<b>इष्टतम क्षमता :</b>	
(i)	एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव में कहा है कि थोक में ले जाए जाने वाले नौभार, बोराबंद नौभार एवं इकाईयों में वर्गीकृत एवं कंटेनर नौभार वाले जलयानों के संचालन की सुविधा ही प्रदान की जाएगी। तथापि, इष्टतम क्षमता की गणना करते समय लौह एवं इस्पात उत्पादों, थोक में माल ले जाने वाले नौभार तथा बोराबंद नौभार की भी गणना की जाती है। एमबीपीटी द्वारा थोक में माल ले जाने वाले नौभार, बोराबंद नौभार एवं इकाईयों में वर्गीकृत एवं कंटेनर वाले नौभार पर विचार करते हुए इष्टतम क्षमता गणना की समीक्षा की जानी चाहिए।	लौह एवं इस्पात नौभार इकाईयों में वर्गीकृत एवं कंटेनर वाले नौभार होते हैं। इसलिए इनके पुनर्निर्धारण की कोई आवश्यकता नहीं है।
(ii)	एमबीपीटी द्वारा विश्लेषण सहित लौह एवं इस्पात उत्पादों, थोक में माल ले जाने वाले नौभार एवं बोराबंद नौभार की हिस्सेदारी क्रमशः 78 प्रतिशत, 15 प्रतिशत एवं 7 प्रतिशत माने जाने का आधार प्रस्तुत किया जाए।	कृपया संशोधित डीपीआर के पृष्ठ संख्या 14 का अवलोकन करें जिसमें कुल प्रशुल्क 6.7 एमटीपीए माना गया है। कुल प्रशुल्क 6.7 एमटीपीए में लौह एवं इस्पात उत्पाद का पृथक प्रशुल्क 5.2 एमटीपीए होने के कारण लौह एवं इस्पात उत्पादों की हिस्सेदारी 78 प्रतिशत बनती है। इसी प्रकार, कुल प्रक्षेपित प्रशुल्क में थोक एवं बोराबंद नौभार का प्रस्तावित पृथक प्रशुल्क क्रमशः 1.0 एमटीपीए एवं 0.5 एमटीपीए होने के कारण थोक एवं बोराबंद नौभार क्रमशः 15 प्रतिशत एवं 7 प्रतिशत बनता है।
(iii)	अपनी क्षमता की गणना करते समय हालांकि एमबीपीटी ने यह दर्शाया है कि कंटेनर नौभार का संचालन 'जैसे और कभी' के आधार पर किया जाएगा, परंतु इसने क्षमता की गणना में कंटेनर कार्गो की कोई हिस्सेदारी नहीं दर्शाई है। जब एमबीपीटी को कंटेनर वाले कार्गो के संचालन का अनुमान है तथा दरों के ड्राफ्ट मान में संचालन एवं भंडारण दरें प्रस्तावित हैं तो एमबीपीटी द्वारा क्षमता की गणना में कंटेनर वाले कार्गो का भी उल्लेख किया जाना चाहिए। यह उल्लेखनीय है कि बर्थ संख्या 22 कंटेनर कार्गो के संचालन के लिए आबंटित किया जाना प्रस्तावित है, जैसाकि आरडीपीआर के पृष्ठ संख्या 14 में उल्लेख किया गया है।	एमबीपीटी मुम्बई पोर्ट पर ऑफशोर कंटेनर टर्मिनल संचालक के साथ अनुज्ञा करार के अंतर्गत है जिसमें विशिष्टता का खण्ड जोड़ा गया है और इसलिए किसी भी बोलीदाता को एक निश्चित अवधि तक कंटेनर के संचालन की अनुमति प्रदान नहीं की जाएगी। इसलिए कंटेनर कार्गो के लिए क्षमता गणना को 'जैसे और कभी' के आधार पर दर्शाया गया है और इसके लिए किसी पुनर्निर्धारण की आवश्यकता नहीं है।
(iv)	एमबीपीटी ने प्रस्तावित सुविधा में कंटेनर वाले कार्गो के संचालन का उल्लेख किया है। एमबीपीटी कंटेनर कार्गो की प्रतिशत भागीदारी का आधार प्रस्तुत करे तथा सुविचारित कंटेनर कार्गो की संचालन दरों का औचित्य सिद्ध करे।	उपयुक्त 2(iii) एवं 2(iv) के दृष्टिगत लागू नहीं है।
(v)	एमबीपीटी ने टर्मिनल की इष्टतम क्षमता की गणना करते समय लौह एवं इस्पात उत्पादों की हिस्सेदारी 78 प्रतिशत मानी है। एमबीपीटी ने अपने प्रस्तावित बहुउद्देशीय ऑफशोर कार्गो बर्थ (एमओसीबी) के लिए वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु एक प्रस्ताव भी अग्रेषित किया है जिसमें इसके द्वारा एमओसीबी टर्मिनल की इष्टतम क्षमता में लौह एवं इस्पात की हिस्सेदारी 87 प्रतिशत दर्शाई गई है। ऐसी स्थिति में एमबीपीटी द्वारा एचडब्ल्यूबी प्रस्ताव में लौह एवं इस्पात उत्पादों की हिस्सेदारी की पुष्टि की जाए।	हार्बर (घाट) दीवार परियोजना के लिए कुल प्रस्तावित ट्रैफिक 6.7 एमटीपीए है। इसमें से लौह एवं इस्पात उत्पादों के लिए प्रस्तावित ट्रैफिक, जैसाकि डीपीआर में निर्धारण किया गया है, 5.2 एमटीपीए है। इस प्रकार लौह एवं इस्पात उत्पादों की हिस्सेदारी 78 प्रतिशत होती है। प्रक्षेपित ट्रैफिक डीपीआर पर आधारित है।
(vi)	वर्ष 2008 के अपफ्रंट दिशा निर्देशों में थोक माल (बोराबंद नौभार) के लिए 4000 टन प्रति दिन का मानदण्ड निर्धारित किया गया है। पोर्ट (बंदरगाह) ने थोक माल नौभार एवं बोराबंद नौभार दोनों के लिए 4000 टन प्रति दिन के कार्य-निष्पादन मानक का भी प्रस्ताव किया है। ऐसी स्थिति में, थोक माल नौभार एवं बोराबंद नौभार के लिए संचालन दर अर्थात् 2500 टन प्रतिदिन पर विचार किए जाने का औचित्य सिद्ध करे। लौह एवं इस्पात उत्पादों की संचालन	संचालन दरों की गणना ट्रैफिक प्रक्षेपण, जहाज के आकार, बर्थ अधिभोग इत्यादि के आधार पर की जाती है, जैसाकि डीपीआर की आकृति 4.7 में दिया गया है। तथापि, कार्य-निष्पादन मानक जहाजरानी मंत्रालय द्वारा अनुमोदित आदर्श रियायत करार से लिए गए हैं।

	दर अर्थात् 7500 टन प्रतिदिन प्रति बर्थ (गोदी) का आधार भी प्रस्तुत किया जाए।																					
(vii)	एमबीपीटी पिछले तीन वर्षों अर्थात् वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान, प्रत्येक उपर्युक्त वर्ष के लिए प्रत्येक कार्गो हेतु एमबीपीटी में थोक माल नौभार, बोराबंद नौभार तथा लौह एवं इस्पात उत्पादों के संबंध में प्राप्त की गई वास्तविक संचालन दरों का ब्यौरा प्रस्तुत करे।	लौह एवं इस्पात, थोक माल नौभार एवं सामान्य नौभार (बोराबंद कार्गो सहित) के लिए टनों में औसत संचालन दर इस प्रकार है : <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>कमोडिटी</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>1.</td><td>लौह एवं इस्पात</td><td>5423</td><td>5770</td><td>5492</td></tr><tr><td>2.</td><td>थोक माल</td><td>2612</td><td>2508</td><td>2755</td></tr><tr><td>3.</td><td>सामान्य नौभार (बोराबंद नौभार सहित)</td><td>1843</td><td>1962</td><td>1884</td></tr></table>	क्र. सं.	कमोडिटी	2010-11	2011-12	2012-13	1.	लौह एवं इस्पात	5423	5770	5492	2.	थोक माल	2612	2508	2755	3.	सामान्य नौभार (बोराबंद नौभार सहित)	1843	1962	1884
क्र. सं.	कमोडिटी	2010-11	2011-12	2012-13																		
1.	लौह एवं इस्पात	5423	5770	5492																		
2.	थोक माल	2612	2508	2755																		
3.	सामान्य नौभार (बोराबंद नौभार सहित)	1843	1962	1884																		
(viii)	यह ध्यान में रखते हुए कि एमबीपीटी ने थोक माल नौभार, बोराबंद नौभार तथा लौह एवं इस्पात उत्पादों के संबंध में संचालन दर की गणना क्षमता की गणना करते समय 20 टन ईएलएल की 6 क्रेनों की तैनाती के आधार पर की है, तो ऐसी स्थिति में सुविधा स्थल पर एक अतिरिक्त गतिशील हार्बर क्रेन (एमएचसी) पर विचार किया जाना क्या न्यायोचित है। यह माना गया है कि ईएलएल क्रेनों एवं एचएमसी की तैनाती का उद्देश्य नौभार का जहाज से तट पर अंतरण करना है। यह उल्लेखनीय है कि 2008 के दिशा निर्देशों में बहुउद्देशीय बर्थ (गोदी) में घाट क्रेनों एवं एचएमसी की एक साथ तैनाती की अनुमति नहीं दी गई है।	इस परियोजना में एक गतिशील हार्बर क्रेन की अभिकल्पना आवश्यक उपस्कर के तौर पर की गई है। यह अवधारणा सही नहीं है कि सम्पूर्ण 78 प्रतिशत लौह एवं इस्पात नौभार का संचालन एमएचसी द्वारा किया जाएगा। प्रशुल्क प्रस्ताव में उपस्कर की तैनाती डीपीआर के अनुसार की गई है।																				
(ix)	प्रस्ताव में विचारित बर्थ संख्या 18 से 22 के संदर्भ में, एमबीपीटी द्वारा निम्नलिखित को स्पष्ट किया जाए/ब्यौरा दिया जाए/न्यायोचित ठहराया जाए :  (क) प्रत्येक बर्थ की लम्बाई एवं चौड़ाई के अर्थों में समाकृति।  (ख) जैसाकि आरडीपीआर के पृष्ठ संख्या 14 में उल्लेख किया गया है, 19 से 22 तक की बर्थ (चार बर्थ) को तीन बर्थों के समकक्ष मानने की युक्तिसंगतता।  (ग) जैसाकि आरडीपीआर के पृष्ठ संख्या 14 के पैरा संख्या 3.8 के नीचे उल्लेख किया गया है, बर्थ संख्या 18 को एक बर्थ माना गया है जबकि बर्थ संख्या 19 से 22 को तीन बर्थ के समान माना गया है, जिसमें बड़े जहाज 4 बर्थ के समान हैं। वर्ष 2008 के दिशा निर्देशों में यह निर्धारण किया गया है कि बहुउद्देशीय बर्थ के लिए 20 टन क्षमता की 3 ईएलएल क्रेन का मानदण्ड निर्धारित किया गया है। एमबीपीटी ने केवल 4 बर्थ के लिए 20 टन क्षमता की 6 ईएलएल क्रेनों की तैनाती पर ही विचार किया है। ऐसी स्थिति में, परियोजना के लिए 2 बर्थ के स्थान पर 4 बर्थ पर विचार किए जाने का औचित्य सिद्ध करे।	कुल बर्थ का आयाम 883 मीटर x 10 मीटर है।  प्रारंभ में बर्थ संख्या छोटे आकार के जहाजों के लिए दी गई थी तथापि, चूंकि बड़े जहाजों के संचालन का प्रस्ताव किया गया है इसलिए बर्थ संख्या 19 से 22 को 3 बर्थ के समकक्ष माना गया है।  प्रस्तावित संचालन दर के लिए, डीपीआर एवं आरडीपीआर के अनुसार प्रस्तावित उपस्करों की संख्या पर्याप्त है।																				
III.	पूँजीगत लागतें :																					
(i)	एमबीपीटी ने कार्गो संचालन कार्यकलाप एवं बर्थ किराया कार्यकलाप दोनों के लिए सिविल पूँजी लागत अनुमान में आरडीपीआर के विभिन्न अनुभागों का संदर्भ दिया है। एमबीपीटी कार्गो संचालन कार्यकलाप एवं गोदी कार्यकलापों के अंतर्गत अनुमानित सिविल पूँजी लागतों का निर्धारण करने के लिए आरडीपीआर/पूँजी लागत अनुमानों में सिविल कार्य के लिए विचार किए गए प्रत्येक मद की मात्रा का आधार प्रस्तुत करे।	मात्राएं डीपीआर पर आधारित हैं तथा इनमें किसी भी परिवर्तन का प्रस्ताव नहीं दिया गया था।																				
(ii)	हालांकि, एमबीपीटी ने पूँजीगत सिविल लागत अनुमानों को दर्शाते हुए आरडीपीआर का ब्यौरा प्रस्तुत किया है, परंतु इसके द्वारा सिविल लागत की गणना करते समय आधार दर की व्याख्या करने वाले दस्तावेज की प्रति प्रस्तुत नहीं की गई है। एमबीपीटी कार्गो संचालन कार्यकलाप एवं गोदी कार्यकलाप दोनों के लिए विचारित दर को रेखांकित करने वाला ब्यौरा दे।	आरडीपीआर में प्रस्तावित तथा बोर्ड द्वारा स्वीकृत लागत को पूँजीगत लागत की गणना करने के आधार के रूप में लिया गया है। आरडीपीआर तैयार करते समय क्षेत्र में व्याप्त कार्यों की विभिन्न मदों के लिए मौजूदा बाजार दर (2013 स्तर) सभी यूनिट दरों तथा अभी हाल ही में इसी प्रकार के किए गए कार्यों की दरों पर आधारित है। निकर्षण दरें मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट को अभी हाल ही में प्रदान किए गए कार्यों के आधार पर ली गई हैं। उपस्कर लागतें, जहां कहीं भी लागू हों, ऑफशोर बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ की डीपीआर में प्रदत्त यूनिट दरों पर आधारित हैं।																				
(iii)	आरडीपीआर में दर्शाई गई अनुमानित कुल पूँजीगत निकर्षण लागत 326.12 करोड़ रु. को कार्गो संचालन कार्यकलाप 207 करोड़ रु. एवं बर्थ कार्यकलाप 119.12 करोड़ रु. के रूप में समायोजित किया गया है। इस संदर्भ में एमबीपीटी निम्नलिखित ब्यौरा प्रस्तुत करे : (क) वर्ष 2008 के दिशा निर्देशों में केवल बर्थ (गोदी) किराया प्रभारों की गणना के लिए पूँजीगत लागत के अनुमान में बर्थ के साथ निकर्षण लागत को ही शामिल किया गया है। इसलिए, चैनल निकर्षण की लागत की विवेचना के औचित्य को सिद्ध किया जाए।  (ख) चैनल में निकर्षण से संबंधित लागत को कार्गो संचालन कार्यकलाप के अंतर्गत शामिल किया गया है। इस संबंध में, पोर्ट द्वारा यह पुष्टि की जाए कि अतिरिक्त ड्राफ्ट का लाभ, जो प्रस्तावित निकर्षण के कारण प्रस्तावित चैनल में उपलब्ध होगा, केवल उन्हीं जलयानों द्वारा प्राप्त किया जाएगा जो प्रस्तावित एचडब्ल्यूबी सुविधा का प्रयोग करते हैं। यदि नहीं, तो यह स्पष्ट किया जाए कि	बर्थ के साथ निकर्षण लागत पर केवल बर्थ हायर कार्यकलाप के लिए ही विचार किया जाता है। चैनल निकर्षण की लागत परियोजना लागत का मुख्य भाग है और इसलिए प्रशुल्क प्रस्ताव में इस पर विचार किया गया है। इसके साथ ही इस पर कार्गो संचालन कार्यकलाप में भी विचार किया गया है अन्यथा कार्गो संचालन कार्यकलाप की लागत असामान्य रूप से कम तथा बर्थ (गोदी) हायर प्रभार असामान्य रूप से अधिक होंगे, जिससे परियोजना की व्यवहार्यता प्रभावित होगी।  एमबीपीटी ने यह पुष्टि की है कि परियोजना में शामिल चैनल में प्रस्तावित निकर्षण केवल उन्हीं जलयानों के लिए उपलब्ध होगा जो प्रस्तावित एचडब्ल्यूबी सुविधा का उपयोग कर रहे हैं।																				

	एचडब्ल्यूबी उपभोक्ताओं पर चैनल निकर्षण का भार क्यों डाला जाए, जिसका लाभ अन्य जलयानों द्वारा आपस में बांटा जाएगा।	
	(ग) एमबीपीटी कार्गो संचालन कार्यकलाप एवं बर्थ (गोदी) हायर कार्यकलाप के लिए पूंजीगत लागत अनुमानों में शामिल निकर्षण लागत के निकर्षण लागत के विनियोजन लागत के आधार का ब्योरा दे।	बर्थ (गोदी) पॉकेट में निकर्षण पर बर्थ हायर कार्यकलाप एवं चैनल निकर्षण पर कार्गो संचालन कार्यकलाप पर विचार किया गया है।
(iv)	अनुमानित पूंजीगत निकर्षण लागत 326.12 करोड़ रु. में भूमि निकर्षण एवं क्षेपण, चट्टान निकर्षण एवं अंतः फलक को हटाने के लिए आरडीपीआर में क्रमशः 150 रु. प्रति घन मीटर, 4000 रु. प्रति घन मीटर एवं 2000 रु. प्रति घन मीटर को दस्तावेजी प्रमाण के साथ वैधीकरण किया जाए।	गतिशीलता लागत को छोड़कर भूमि निकर्षण पूंजी लागत प्रति घन मीटर अनुमानित लागत 150 रु. प्रति घन मीटर एवं चट्टान के लिए 3800 रु. प्रति घन मीटर अभी हाल ही की निकर्षण दरों पर आधारित है। मौजूदा बंदरगाह दीवार के नजदीक कार्य करने संबंधी मुश्किलों पर विचार करते हुए चट्टान निकर्षण 4000 रु. प्रति घन मीटर रखा गया है।
(v)	कार्गो संचालन कार्यकलाप के अंतर्गत सिविल लागतों के अनुमान में चैनल में निकर्षण से संबंधित लागत पर विचार करने के अतिरिक्त किसी भी अन्य सिविल कार्यों पर विचार नहीं किया गया है। एमबीपीटी द्वारा कार्गो संचालन कार्यकलाप के अंतर्गत किसी अन्य आनुषंगिक सिविल कार्य को शामिल न किए जाने संबंधी कारण स्पष्ट किया जाए।	सभी अन्य सिविल कार्यों में बंदरगाह दीवार/बर्थ (गोदियो) का सुदृढीकरण किया जाना शामिल होता है, इसलिए केवल बर्थ (गोदी) किराया कार्यकलाप में ही इसे शामिल किया गया है।
(vi)	एमबीपीटी सिविल पूंजीगत लागतों एवं आरडीपीआर में निकर्षण लागतों के अंतर्गत शामिल कुछ मदों के लिए लागत अनुमानों में विवेचना की गई एकमुश्त राशि के आधार का ब्योरा प्रस्तुत करने के साथ ही अनुमानों में शामिल लागत का औचित्य भी सिद्ध करे।	सिविल पूंजीगत लागतों एवं आईडीपीआर में निकर्षण लागतों के अंतर्गत शामिल कुछ मदों की लागत अनुमान की एकमुश्त राशि मुख्यतः सिविल एवं निकर्षण उपस्करों की गतिशीलता एवं स्थिरता के लिए है जिनकी गणना सामान्यतः एकमुश्त आधार पर की जाती है। आरडीपीआर तैयार करते समय सभी एकमुश्त दरें परामर्शक द्वारा किए गए बाजार सर्वेक्षण के आधार पर लिए गए हैं।
(vii)	सुविधा के लिए प्रस्तावित उपस्कर योजना अग्रिम दिशा-निर्देशों में निर्धारित बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए उपस्कर योजना के अनुरूप नहीं है। इसके अतिरिक्त, जैसाकि आरडीपीआर के भाग 6 से नोट किया जा सकता है, ऐसा प्रतीत होता है कि संचालन उपस्करों की संख्या का निर्धारण भविष्य की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए भी किया गया है। इसलिए, एमबीपीटी लौह एवं इस्पात उत्पादों, थोक माल नौभार एवं बोराबंद नौभार की सुविधा हेतु अभिकल्पित प्रत्येक प्रकार के उपस्करों की संख्या को न्यायोचित ठहराते हुए कार्य-प्रणाली के साथ विश्लेषण प्रस्तुत करे ताकि यह दर्शाया जा सके कि प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की उत्पादकता के दृष्टिगत संचालित किए जाने वाले प्रत्येक कार्गो (नौभार) की मात्रा के साथ विभिन्न प्रकार के उपस्करों की मात्रा भी निर्धारित की जा सके। ऐसा करते समय, एमबीपीटी पूर्व में उल्लिखित कारणों के लिए सुविधा की इष्टतम क्षमता में संशोधन का ध्यान रखे।	प्रस्तावित उपस्कर योजना डीपीआर के अनुसार है, जिसे बोर्ड द्वारा स्वीकार किया गया था।
(viii)	एमबीपीटी द्वारा प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत किए जाए। इसके अतिरिक्त, जैसाकि एमबीपीटी द्वारा अपनी गणनाओं में विचार किया गया है, प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की लागत का निर्धारण करने की कार्यप्रणाली का भी ब्योरा दें।	आरडीपीआर में प्रस्तावित एवं बोर्ड द्वारा स्वीकृत लागत को उपस्करों की लागत हेतु आधार माना गया है। आरडीपीआर तैयार करते समय यह किए गए बाजार सर्वेक्षण तथा इसी प्रकार के उपस्करों के लिए ऑफशोर बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ में ली गई लागत पर आधारित था। अन्य उपस्करों के लिए, डीपीआर के अनुसार लागत की गणना की गई है।
(ix)	एमबीपीटी सिविल लागतों एवं यांत्रिक लागतों के अंतर्गत विस्तृत इंजीनियरिंग भूमि जांच एवं परियोजना निरीक्षण 7 प्रतिशत की दर, आकस्मिक खर्च 3 प्रतिशत की दर, कार्य अनुबंध कर 2.8 प्रतिशत की दर एवं पर्यावरणीय राहत 5 प्रतिशत की दर से लागत निर्धारण के औचित्य को स्पष्ट करे।	आकस्मिक व्यय, निविदाओं, विस्तृत इंजीनियरिंग, परियोजना प्रबंधन के प्रावधानों को मानक मानदण्डों के अनुसार अलग से शामिल किया गया है।
(x)	एमबीपीटी द्वारा पूंजीगत लागत के अनुमान में निर्माण के दौरान ब्याज (आईडीसी) पर अलग से विचार किया गया है। यह अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2008 के अनुरूप नहीं है।	विविध लागतों के अंतर्गत निर्माण के दौरान ब्याज के लिए 5 प्रतिशत अग्रिम भुगतानों, कार्यगत पूंजी अंतर के लिए है और आईडीसी दिशा-निर्देशों के अनुरूप है।
IV.	<b>संचालन लागतें :</b>	
(i)	<b>विद्युत लागत :</b> (क) एमबीपीटी 1.90 करोड़ रु. विद्युत लागत के अनुमान के संबंध में कार्यप्रणाली का ब्योरा प्रस्तुत करे।  (ख) एमबीपीटी उपर्युक्त प्रश्न के उत्तर के संबंध में कार्यप्रणाली में शामिल विद्युत की प्रति यूनिट लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत करे।	विद्युत लागतें : <b>6 लेवल लफिंग क्रेन * 100 यूनिट/घंटा * 4000 घण्टे * 7.9` /यूनिट = 1.9 करोड़</b>  विद्युत उपभोग की औसत लागत 6.86 रु. प्रति यूनिट है। इसके अतिरिक्त, ट्रांसमिशन एवं वितरण हानि पर विचार करते हुए प्रति यूनिट लागत 7.90 रु. प्रति यूनिट बनती है। संदर्भ के लिए कुछ बिलों की फोटो प्रतियां संलग्न की गई हैं। (एमबीपीटी ने विद्युत बिलों की फोटो प्रतियां प्रस्तुत नहीं की हैं)
(ii)	<b>ईंधन खर्च :</b> (क) एमबीपीटी 4.91 करोड़ रु. के अनुमानित ईंधन खर्च के संबंध में कार्यप्रणाली प्रस्तुत करे।  (ख) जैसाकि आरडीपीआर के पृष्ठ संख्या 24 पर देखा जा सकता है, एमबीपीटी द्वारा एमएचसी के लिए 15 लीटर प्रति घण्टा, प्रत्येक बैगिंग मशीन एवं पोर्टेबल कनवेयर के लिए 12 लीटर प्रति घण्टा, 20 टन क्षमता के एफएलटी के लिए 20 लीटर प्रति घण्टा तथा 10 टन क्षमता के एफएलटी हेतु 10 लीटर प्रति घण्टा का उपभोग किया गया है। एमबीपीटी दस्तावेजी प्रमाण के साथ उपर्युक्त उपस्कर के लिए किए गए ईंधन उपभोग के औचित्य को सिद्ध करे।	<b>ईंधन खर्च :</b> (1 मोबाइल हार्बर क्रेन * 15 लीटर/घण्टा + 3 मोबाइल बैगिंग मशीन * 12 लीटर/घण्टा + 5 पोर्टेबल कनवेयर * 12 लीटर/घण्टा + 4 पेलोडर्स * 12 लीटर/घण्टा + 2 एफएलटी 20 टी * 20 लीटर/घण्टा + 2 एफएलटी 10 टी * 10 लीटर/घण्टा) * 4000 घण्टे * 56` /लीटर = 4.91 करोड़ रु.  एफएलटी 10टी एवं पेलोडर्स के लिए ईंधन का उपभोग टीएमपी के दिशा-निर्देशों के अनुरूप किया गया है। शेष उपस्करों के लिए ईंधन का उपभोग उद्योग मानकों के अनुरूप है।

(iii)	<p><b>लाइसेंस शुल्क :</b></p> <p>(क) एमबीपीटी ने दर्शाया है कि लाइसेंस शुल्क 50 रु. प्रति वर्ग मीटर प्रति माह है। इसके द्वारा, हालांकि, लाइसेंस शुल्क की गणना में शामिल किए गए क्षेत्र की मात्रा को नहीं दर्शाया गया है। इसके अतिरिक्त, अपेक्षित ब्योरे/कार्य प्रणालियां न होने की स्थिति में 2.40 करोड़ रु. की लाइसेंस फीस की उपयुक्तता की जांच करना संभव नहीं है। इसलिए, एमबीपीटी अपनी दरों के मान का संदर्भ देते हुए उपर्युक्त दरों का आधार प्रस्तुत करे तथा इसके साथ ही आवश्यक कार्य-प्रणालियों का ब्योरा भी प्रस्तुत करे।</p> <p>(ख) आरडीपीआर के पृष्ठ संख्या 14 से ऐसा प्रतीत होता है कि मौजूदा गोदाम 18 की अभिकल्पना भंडारण हेतु उपयोग करने के लिए की गई है। एमबीपीटी संचालन लागत अनुमानों में गोदाम 18 के उपयोग हेतु लाइसेंस शुल्क वसूली के उपचार का ब्योरा दे।</p>	<p>एमबीपीटी ने एमबीपीटी दरों के मान के खण्ड 3.3 (क) (i) का संदर्भ दिया है जिसमें खुले क्षेत्र के लिए 50/- प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर का प्रावधान किया गया है। विस्तृत ब्योरा निम्नानुसार है :  <math>50 \text{ ' /माह (एसओआर के अनुसार) } * 40000 \text{ वर्ग मीटर } \times 12 \text{ माह } = \text{ ` 2.40 करोड़}</math></p> <p>मौजूदा गोदाम संख्या 18 की अभिकल्पना केवल आपातकालीन भंडारण के लिए करने का ही प्रस्ताव किया गया है।</p>
	<p><b>अन्य खर्च :</b></p> <p>अग्रिम दिशा-निर्देशों में 'अन्य खर्च' के लिए सकल अचल परिसम्पत्तियों के 5 प्रतिशत का मानदण्ड निर्धारित किया गया है। तथापि, एमबीपीटी द्वारा यांत्रिक कार्यों का 5 प्रतिशत 'अन्य खर्च' के तौर पर रखा गया है। अन्य खर्चों के अनुमान से सिविल कार्यों की लागत को शामिल न किए जाने संबंधी कारणों को स्पष्ट करें।</p>	<p>प्रस्तावित परियोजनाओं के सिविल कार्यों में केवल निकर्षण को शामिल किया गया है क्योंकि निकर्षण अचल सम्पत्तियों का हिस्सा नहीं है, इसलिए इसे शामिल नहीं किया गया है।</p>
V.	<p><b>वार्षिक राजस्व अपेक्षा का आबंटन :</b></p>	
	<p>(क) हालांकि, एमबीपीटी ने कार्गो संचालन कार्यक्रमलाप से संबंधित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का आबंटन संचालन प्रभारों, भंडारण प्रभारों एवं विविध प्रभारों में 90:5:5 के अनुपात में बांटा है, परंतु एमबीपीटी द्वारा कार्यप्रणाली का ब्योरा नहीं दिया है जिससे संचालन प्रभारों, भंडारण प्रभारों तथा प्रत्येक कार्गो मद के लिए विविध प्रभारों का निर्धारण करने के लिए एआरआर के पुनः आबंटन की आवश्यकता प्रतीत होती है।</p> <p>(ख) इसी प्रकार, एमबीपीटी बर्थिंग कार्यक्रमलाप से संबंधित एआरआर से प्रस्तावित बर्थ हायर प्रभारों का निर्धारण करने संबंधी कार्यप्रणाली का ब्योरा दें।</p>	<p>एमबीपीटी ने इस संबंध में कार्यप्रणाली का ब्योरा प्रस्तुत किया है।</p> <p>एमबीपीटी ने इस संबंध में कार्यप्रणाली का ब्योरा प्रस्तुत किया है।</p>
VI.	<p><b>दरों का मान :</b></p>	
(i)	<p>एमबीपीटी द्वारा प्रदान किए गए प्रस्तावित प्रशुल्क अनुसूची में निम्नलिखित कमियों को नोट किया गया है :</p> <p>(क) यद्यपि लौह एवं इस्पात उत्पादों की कार्गो मद टर्मिनल की इष्टतम क्षमता का 78 प्रतिशत हिस्सा है, फिर भी पोर्ट ने "लौह एवं इस्पात उत्पादों" के लिए अलग प्रशुल्क का प्रस्ताव नहीं किया है तथा इसे इकाईयों में वर्गीकृत एवं कंटेनर कार्गो के प्रस्तावित प्रशुल्क में शामिल किया गया है। कृप्या लौह एवं इस्पात उत्पादों के लिए विशिष्ट दरों का ब्योरा दें।</p> <p>(ख) यदि कंटेनर कार्गो के हिस्से को इष्टतम क्षमता गणना में शामिल नहीं किया है तो प्रशुल्क अनुसूची में कंटेनर कार्गो को संचालन दरों के निर्धारण का कोई कारण प्रतीत नहीं होता।</p> <p>(ग) दरों के मान में प्रयुक्त शब्दों के लिए कोई परिभाषा प्रस्तावित नहीं है।</p> <p>(घ) इस प्राधिकरण द्वारा अन्य अग्रणी प्रशुल्क मामलों में पहले ही यह निर्णय किया गया है कि अग्रणी प्रशुल्क के तौर पर डालर नामित करना सही नहीं होगा, जिसकी वैधता 30 वर्ष की होगी। पहली बात तो विदेशी मुद्रा पर डब्ल्यूपीआई आधारित वृद्धि को लागू करना उचित नहीं है। दूसरा, आगामी 30 वर्षों में विदेशी विनिमय में उतार-चढ़ाव का अनुमान नहीं लगाया जा सकता है। किसी असामान्य विविधता के मामले में, या तो उपभोक्ताओं अथवा संचालक को आकस्मिक व्यय वहन करना होगा, जिसके आधार पर किसी भी पक्ष को अधिमूल्यन वहन करना होगा। इसलिए, इस प्राधिकरण ने अग्रणी बर्थ हायर का निर्धारण किया है जो सामान्यतः सभी अग्रणी प्रशुल्क मामलों में भारतीय रु. के मूल्य के अर्थों में डालर के तौर पर निर्धारित किया जाता है। इसलिए, एमबीपीटी प्रस्तावित बर्थ हायर प्रभारों के लिए भारतीय रु. के मूल्य में प्रशुल्क निर्धारित करने का प्रस्ताव करता है।</p> <p>(ड.) बर्थ हायर की वसूली के संबंध में किसी सोपाधिकता का प्रस्ताव नहीं किया गया है।</p> <p>(च) प्रस्तावित संचालन प्रभारों के अंतर्गत शामिल की जाने वाली सेवाओं का निर्धारण करने वाला एक नोट प्रस्तुत करें।</p> <p>(छ) भण्डारण प्रभार अनुसूची के अंतर्गत इस संबंध में एक नोट को शामिल किया जाए कि अन्य मुख्य बंदरगाहों के लिए निर्धारित अग्रणी प्रशुल्क से संबंधित प्रशुल्कों का निर्धारण करते समय टर्मिनल संचालक से संबंधित कारणों की वजह से उपभोक्ताओं द्वारा अपेक्षित ऐसा कोई भण्डारण प्रभार नहीं वसूला जाएगा जब टर्मिनल संचालक कार्गो डिलीवर करने की स्थिति में न हो।</p> <p>(ज) "विविध प्रभारों" के लिए दरों का प्रस्ताव नहीं किया गया है।</p> <p>(झ) विविध प्रभारों की वसूली में शामिल सेवाओं की सूची का निर्धारण किया</p>	<p>एमबीपीटी ने मुम्बई पोर्ट पर आफशोर कंटेनर टर्मिनल के संचालक के साथ लाइसेंस करार किया है जिसमें एक विशिष्ट खण्ड जोड़ा गया है और इसलिए कोई भी अन्य कतिपय समयावधि के लिए कंटेनर का संचालन नहीं कर सकता है। इसलिए कंटेनर कार्गो की क्षमता गणना को "जब कभी भी आधार" पर दर्शाया गया है।</p> <p>एमबीपीटी ने परिभाषाओं सहित प्रस्तावित दरों के मान को प्रस्तुत किया है।</p> <p>एमबीपीटी ने गणना के आधार के तौर पर 60 प्रति डालर पर विचार किया है। बर्थ हायर प्रभारों की गणना इस दर का प्रयोग करते हुए की जा सकती है।</p> <p>एमबीपीटी ने बर्थ हायर प्रभारों की वसूली हेतु दरों के प्रस्तावित मान में सोपाधिकताओं को शामिल किया है।</p> <p>घाट शुल्क में श्रम प्रबंधन एवं श्रम निरीक्षण, कार्गो का नियंत्रण एवं निरीक्षण, कार्गो संचालन उपकरण इत्यादि के संचालन एवं अनुरक्षण जैसी सेवाओं को शामिल किया गया है। बर्थ हायर प्रभारों में बर्थ के संचालन एवं रख-रखाव, समुद्री ढांचे एवं निकर्षण इत्यादि को शामिल किया गया है।</p> <p>प्रस्तावित दरों के मान में इस संबंध में एक नोट को शामिल कर लिया गया है कि टर्मिनल संचालक से संबंधित कारणों की वजह से उपभोक्ताओं द्वारा अपेक्षित ऐसा कोई भण्डारण प्रभार नहीं वसूला जाएगा जब टर्मिनल संचालक कार्गो डिलीवर करने की स्थिति में नहीं हो।</p>



	जाए।  (ज) पोर्ट द्वारा मुद्रास्फीति के लिए अधिकतम प्रशुल्क की सूचीबद्धता के संबंध में प्रशुल्क अनुसूची में सामान्य नोट निर्धारण का प्रस्ताव नहीं किया गया है। ऐसे वर्ष को ध्यान में रखते हुए जिससे पूंजीगत लागतें एवं संचालन लागतें संबंधित हों, इस संबंध में एक सामान्य नोट प्रस्तावित किया जाए। एमबीपीटी उपर्युक्त कमियों का ध्यान रखे और एक सम्पूर्ण प्रशुल्क अनुसूची का प्रस्ताव पेश करे।	सभी कार्गो के लिए 8.95 प्रति टन के विविध प्रभार का प्रस्ताव किया गया है। इसे प्रस्तावित दर के मान में शामिल किया गया है और इस संबंध में गणना को प्रस्तुत किया गया है।  उपर्युक्त निर्धारित विविध प्रभार सभी विविध सेवाओं जैसे घाट पर कार्गो की सफाई, कार्गो का भार मापन, धूल दबाने इत्यादि का समग्र प्रभार है।  प्रस्तावित दरों के मान में प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित मुद्रास्फीति से संबंधित अधिकतम प्रशुल्क की सूचीबद्धता का सामान्य नोट का प्रस्ताव किया गया है।
(ii)	प्रस्तावित प्रशुल्क अनुसूची में एमबीपीटी ने आयात कार्गो के लिए 3 दिन तथा निर्यात कार्गो के लिए 7 दिन की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया है। यह अग्रणी दिशा-निर्देशों में निर्धारित निःशुल्क अवधि के अनुरूप नहीं है। एमबीपीटी से अनुरोध किया गया है कि इन दिशा-निर्देशों में किए गए निर्धारण के अनुरूप निःशुल्क दिवसों का प्रस्ताव करे।	जैसाकि उपर्युक्त 6(ii) में उल्लेख किया गया है सोपाधिकताओं के साथ प्रशुल्क अनुसूची को संशोधित किया जाए तथा इन्हें दरों के प्रस्तावित मान में शामिल किया जाए।
<b>VII.</b>	<b>कार्य-निष्पादन मानक :</b>	
	(क) एमबीपीटी ने कार्य-निष्पादन मानक प्रस्तुत किए हैं। पोर्ट द्वारा लौह एवं इस्पात उत्पादों के 4000 टीपीडी के प्रस्तावित सांकेतिक मानदण्ड पोर्ट द्वारा इष्टतम क्षमता गणना में दर्शाए गए 7500 टीपीडी से कम प्रतीत होते हैं। इसलिए, एमबीपीटी द्वारा कार्य-निष्पादन मानकों की समीक्षा की जानी चाहिए। विभिन्न कार्गो के लिए कार्य-निष्पादन मानकों को अभिशालित करने वाले सोपाधिकताओं का भी प्रस्ताव पेश किया जाए।  (ख) यदि कंटेनर कार्गो के हिस्से की गणना क्षमता गणना में न की जाए तो कंटेनर कार्गो के लिए प्रस्तावित कार्य-निष्पादन मानक को कार्य-निष्पादन मानक अनुसूची से हटा दिया जाना चाहिए।	इष्टतम क्षमता की गणना के लिए प्रयोग में लाए गए मानदण्ड डीपीआर के अनुसार है जो पार्सल के आकार, जहाज के आकार इत्यादि पर आधारित होते हैं। तथापि, कार्य-निष्पादन के लिए प्रस्तावित मानदण्ड न्यूनतम होते हैं, जिनका अनुक्षण करना ग्राही के लिए अपेक्षित होता है तथा इन्हें पोत-परिवहन आदर्श अनुदान करार के परिशिष्ट-15 से लिया गया है। [एमबीपीटी ने कार्य-निष्पादन मानक प्रस्तुत किए हैं। पोर्ट द्वारा लौह एवं इस्पात उत्पादों के 4000 टीपीडी के प्रस्तावित सांकेतिक मानदण्ड पोर्ट द्वारा इष्टतम क्षमता गणना में दर्शाए गए 7500 टीपीडी की तुलना में कम प्रतीत होते हैं।]  एमबीपीटी में मुम्बई पोर्ट पर आफशोर कंटेनर टर्मिनल के संचालक के साथ करार किया हुआ है, जिसमें एक विशिष्ट खण्ड को जोड़ा गया है और इसलिए कोई भी अन्य संचालक कतिपय अवधि के लिए कंटेनर का संचालन नहीं कर पाएगा। इसलिए कंटेनर कार्गो के लिए क्षमता गणना को 'जब कभी भी' आधार पर दर्शाया गया है और इसलिए कार्य-निष्पादन मानक का प्रस्ताव किया गया है।

- 5.1. इस प्राधिकारी के कार्यालय में दिनांक 18 अक्टूबर, 2013 को मामले की संयुक्त सुनवाई की गई थी। एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण पेश किया। संयुक्त सुनवाई में, एमबीपीटी और संबंधित उपभोक्ताओं एवं उपभोक्ता संगठन निकायों ने अपने प्रस्ताव पेश किए।
- 5.2. संयुक्त सुनवाई के दौरान एमबीपीटी के ध्यान में यह बात लाई गई कि हमारे दिनांक 7 अक्टूबर, 2013 के समसंख्यक पत्र के माध्यम से हमारे द्वारा मांगी गई सूचना के प्रत्युत्तर में पोर्ट द्वारा दिनांक 14 अक्टूबर, 2013 के अपने पत्र में प्रदान की कुछ जानकारीयां अधूरी थी। सुनवाई के दौरान, एमबीपीटी ने तत्काल अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने पर सहमति व्यक्त की। तदनुसार, हमने दिनांक 22 अक्टूबर, 2013 के पत्र के माध्यम से एमबीपीटी से कुछ जानकारी/स्पष्टीकरण मांगा था। एमबीपीटी ने दिनांक 13 नवम्बर, 2013 के अपने पत्र के माध्यम से प्रत्युत्तर प्रदान किया। हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी और एमबीपीटी के प्रत्युत्तर को सारणीबद्ध रूप से निम्नानुसार प्रस्तुत किया गया है :

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी	एमबीपीटी का प्रत्युत्तर
(i)	एमबीपीटी हमारे द्वारा समय-समय पर इसे अग्रेषित उपभोक्ताओं/संभावित बोलीदाताओं की टिप्पणियों का प्रत्युत्तर दे।	एमबीपीटी ने इंडियन मर्वेंट चैम्बर, जिसे पूर्ववर्ती भाग में निगमित किया गया है, द्वारा उठाए गए बिन्दुओं के संबंध में अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की है।
(ii)	जब यह प्रमाणित करने के लिए कहा गया कि यह सुविधा थोक माल कार्गो, बोराबंद कार्गो और इकाईयों में वर्गीकृत एवं लौह तथा इस्पात उत्पादों सहित कंटेनर कार्गो के अतिरिक्त किसी अन्य कार्गो (नौभार) द्वारा उपयोग में लाए जाने की अनुमति प्रदान नहीं की जाएगी, तो एमबीपीटी ने बताया कि किसी अन्य प्रकार के कार्गो के संचालन में इसे कोई विशिष्ट आपत्ति नहीं है। इस संबंध में एमबीपीटी इस बात की पुष्टि करे कि 'किसी भी प्रकार का कार्गो' इसके द्वारा क्षमता गणना में विचारित व्यापक श्रेणी प्रकार के अंतर्गत आएगा।	एमबीपीटी ने इस बात की पुष्टि की है कि 'किसी भी अन्य प्रकार का कार्गो', जैसाकि टीएमपी द्वारा 2 (ii) में कहा गया है, मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा क्षमता गणना में सुविचारित व्यापक श्रेणी प्रकार के अंतर्गत आएगा। प्रस्तावित हार्बर वाल बर्थ में कोयले एवं समुद्री पर्यटन वाले जलयानों के संचालन की अनुमति नहीं होगी।
(iii)	एमबीपीटी भंडारण क्षेत्र तथा विभिन्न आनुषंगिक उद्देश्यों के लिए अपेक्षित क्षेत्र के अर्थों में सुविधा के लिए आबंटित किए जाने वाले प्रस्तावित कुल क्षेत्र के आबंटन का ब्यौरा दे।	इस सुविधा के लिए संचालकों को लगभग 40000 वर्ग मीटर क्षेत्र आबंटित किया जाना प्रस्तावित है। प्रस्तावित हार्बर वाल बर्थ के साथ घाटों एवं शेड क्षेत्र का प्रयोग अतिरिक्त क्षेत्र के तौर पर किया जा सकता है। सम्पूर्ण क्षेत्र संभावित बोलीदाताओं को आबंटित किया जाएगा और संभावित बोलीदाता वास्तविक आवश्यकता के अनुसार भण्डारण क्षेत्र को आनुषंगिक प्रयोजनार्थ विभाजित करेंगे। यह महसूस किया गया है कि बीओटी संचालक को लचीलापन प्रदान किया जाए।
(iv)	एमबीपीटी भारत सरकार के दिशा-निर्देशों की एक प्रति प्रस्तुत करे जिसमें कहा गया है कि हमारे अवलोकन हेतु बर्थ पॉकेट्स का निकर्षण 14.6 मीटर तक किया जाए।	दिनांक 7 जुलाई, 2005 को पोत-परिवहन मंत्रालय से प्राप्त पत्र की प्रति, जिसमें पोर्ट से सम्पर्क चैनल प्रवेश चैनल एवं टर्निंग बेसिन को गहरा करने तथा 14 मीटर तक गहरे जलयानों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए बर्थ के नजदीक गहराई बढ़ाने का अनुरोध किया गया है, प्रस्तुत किया गया है।
(v)	एमबीपीटी के उत्तर में लौह एवं इस्पात उत्पादों, थोक माल कार्गो एवं बोराबंद कार्गो की हिस्सेदारी क्रमशः 78 प्रतिशत, 15 प्रतिशत एवं 7 प्रतिशत माने जाने का आधार प्रस्तुत नहीं किया। सुविधा स्थल पर संचालित किए जाने वाले प्रस्तावित कार्गो के	लौह एवं इस्पात उत्पादों, थोक माल कार्गो एवं बोराबंद कार्गो की हिस्सेदारी पर विचार करने के लिए मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट पर संचालित किए जाने वाले कनोडिटी-वार ट्रैफिक, उनकी समग्र औसत विकास दर, मुम्बई पोर्ट पर कुल

	प्रकारों का आधार प्रस्तुत किया जाए।	ट्रैफिक में विभिन्न कम्पोजिटी की हिस्सेदारी, मुम्बई पोर्ट पर कुल ट्रैफिक के आयात एवं निर्यात संघटकों, एवं औद्योगिक प्रवृत्ति का ध्यान रखा गया है। डीपीआर का अध्याय 4.6 (एचओडब्ल्यूई) एवं आरडीपीआर केन्द्र अध्याय 4 (आरआईटीईएस) में प्रस्तावित सुविधा स्थल पर संचालित किए जाने वाले कार्यों के प्रकार के आधार का वर्णन किया गया है।
(vi)	यदि लौह एवं इस्पात कार्यों स्वयं इकाई में वर्गीकृत एवं कंटेनर कार्यों है तो प्रस्तावित प्रशुल्क अनुसूची में "लौह एवं इस्पात कार्यों" शब्द का प्रयोग किया जाना उपयुक्त रहेगा। "इकाई में वर्गीकृत एवं कंटेनर कार्यों" नामकरण को हटाया जा सकता है। इस संबंध में स्पष्टीकरण दिया जाए।	प्रस्तावित प्रशुल्क अनुसूची में लौह एवं इस्पात कार्यों (नौभार) तथा कंटेनर कार्यों को अलग किया गया है। प्रस्तावित प्रशुल्क अनुसूची में आवश्यक परिवर्तन कर इसे प्रस्तुत किया गया है।
(vii)	चूंकि, संदर्भित परियोजना के सफल बोलीदाताओं को ही किसी समय बिन्दु पर कंटेनर के संचालन की अनुमति प्रदान की जाएगी, परंतु यह स्पष्ट नहीं है कि एचडब्ल्यूबी की प्रस्तावित सुविधा में कंटेनर कार्यों के संचालन का अनुमान क्यों नहीं लगाया गया है। इस संबंध में स्थिति स्पष्ट की जाए। यदि कंटेनर कार्यों के लिए दरों तथा कार्य-निष्पादन मानकों का निर्धारण किया जाना है तो परियोजना की क्षमता गणना में कंटेनर कार्यों के हिस्से को भी अवश्य शामिल किया जाना चाहिए। यदि एमबीपीटी कंटेनर कार्यों के हिस्से को क्षमता गणना में शामिल करने की स्थिति में नहीं है तो प्रस्ताव से कंटेनर कार्यों की प्रस्तावित दरों तथा प्रस्तावित कार्य-निष्पादन मानक को हटा दिया जाना चाहिए।	जैसाकि उपर्युक्त (vi) में कहा गया है कंटेनर कार्यों को लौह एवं इस्पात कार्यों से अलग किया गया है। प्रस्तावित सुविधा में कंटेनर कार्यों के संचालन का अनुमान नहीं लगाया गया है क्योंकि इस पर डीपीआर में "जब कभी भी" आधार पर विचार किया गया है। तथापि, कंटेनर कार्यों को 1 प्रतिशत मानते हुए क्षमता गणना, प्रस्तावित प्रशुल्क अनुसूची तथा कार्य-प्रणाली को प्रस्तुत किया गया है।
(viii)	यह स्पष्ट नहीं है कि 2500 टन प्रति दिन के मानक पर ट्रैफिक प्रक्षेपण, जहाज के आकार, बर्थ अधिभोग थोक माल कार्यों एवं बोराबंद कार्यों की संचालन दर पर विचार करने के लिए प्रासंगिक है। इसके अतिरिक्त, एमबीपीटी ने 2008 के दिशा-निर्देशों से विचलन का औचित्य भी सिद्ध नहीं किया है जिनमें थोक माल कार्यों (बोराबंद कार्यों) के लिए 4000 टन प्रतिदिन का मानदंड निर्धारित किया गया है। जब एमबीपीटी को यह आशा है कि सफल बीओटी संचालक को थोक माल कार्यों एवं बोराबंद कार्यों के लिए 4000 टन प्रतिदिन के अनुसार कार्य-निष्पादन किया जाना चाहिए तो क्षमता गणना में थोक माल कार्यों एवं बोराबंद कार्यों के लिए 4000 टन प्रतिदिन की संचालन दर उपयुक्त रहेगी।	थोक माल कार्यों एवं बोराबंद कार्यों दोनों के लिए 2500 टन/दिन संचालन दर डीपीआर में दिए गए उत्पादकता स्तर पर आधारित। तथापि, पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा मॉडल अनुदान करार में कार्य-निष्पादन मानक का निर्धारण 4000 टन/प्रतिदिन किया गया है। इसलिए थोक माल एवं बोराबंद कार्यों के लिए कार्य-निष्पादन मानक में 4000 टन/दिन का विचार किया गया था। हालांकि, कार्य-निष्पादन मानकों का संशोधन डीपीआर में किए गए प्रक्षेपणों के आधार पर किया जाता है।
(ix)	जहाज को एक तट से दूसरे तट पर स्थानांतरित करने के लिए किए जाने वाले कार्यकलापों हेतु उपस्कर आवश्यकता की चर्चा आगामी पैराग्राफ में की गई है। जहां तक एमचसी का संबंध है, जिसका कार्य भी सिवाय इस बात के की गोदी केन की तैनाती आवश्यक है, गोदी केन के समान ही होता है, एमबीपीटी ने एमचसी की तैनाती के औचित्य को सिद्ध नहीं किया है। एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित सुविधा स्थल पर एमचसी के कार्यों का उल्लेख करते हुए इसकी तैनाती के औचित्य को सिद्ध किया जाए।	प्रस्तावित सुविधा स्थल पर मोबाइल हार्बर केन एक आवश्यक उपस्कर है। मोबाइल हार्बर केन संचालनों में बेहतर लचीलापन प्रदान करती है क्योंकि वे गतिशील हैं और गोदी केन की तुलना में एक बर्थ से दूसरी बर्थ तक गतिशील हो सकती हैं जबकि गोदी केन बर्थ पर निर्धारित रेलवे ट्रैक पर ही घूम सकती हैं। एमचसी आवश्यकतानुसार किसी भी बर्थ पर प्रदान की जा सकती है।
(x)	परियोजना में मौजूदा चार हार्बर वाल बर्थ (एचडब्ल्यूबी) के संचालन की अभिकल्पना की गई है, जिनकी सुदृढीकरण एवं संचालन हेतु बीओटी संचालक से कुल लम्बाई लगभग 880 मीटर है। वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में एक बहुउद्देशीय बर्थ के लिए 3 ईएलएल केनों का मानदण्ड निर्धारित किया गया है। पोर्ट के प्रस्ताव में केवल 6 ईएलएल केनों की तैनाती की अभिकल्पना की गई है। ऐसी स्थिति में कुल 440 मीटर लम्बाई वाली दो बर्थ की परियोजना उपयुक्त रहेगी। हालांकि, प्रस्ताव में 4 बर्थ समाकृति की अभिकल्पना की गई है। यदि 880 मीटर लम्बाई वाले 4 बर्थ सत्ता की आवश्यकता है, तो अतिरिक्त 6 ईएलएल केनों की तैनाती के साथ ही अनुमानित इष्टतम क्षमता 6.52 एमएमटीपीए को संशोधित किए जाने की आवश्यकता है, जिससे सफल बीओटी संचालक सभी 4 बर्थ का संचालन कर सके। एमबीपीटी इस स्थिति की जांच करें तथा परियोजना की इष्टतम क्षमता को बढ़ाएं।	पोर्ट के प्रस्ताव में 30 टन क्षमता की 6 ईएलएल केनों तथा 40 टन के एक एमचसी की तैनाती की अभिकल्पना की गई है। यही बात आरडीपीआर के पृष्ठ संख्या 15 में कही गई है। प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में 1 बर्थ के लिए 20 टन क्षमता की 3 ईएलएल केनों का मानक निर्धारित किया गया है। इस प्रकार 4 बर्थ के लिए यह मानक 240 टन क्षमता की 12 ईएलएल केन का है। वर्तमान मामले में चार बर्थ के लिए प्रत्येक 30 टन क्षमता की 6 ईएलएल केन तथा 40 टन के एक एमचसी सहित कुल 220 टन का प्रस्ताव किया गया है। मौजूदा मामले में एमचसी का प्रस्ताव संचालन में लचीलापन लाने के लिए किया गया है। इस प्रकार कुल क्षमता एक बर्थ की कुल संख्या को ध्यान में रखते हुए परियोजना की इष्टतम क्षमता बढ़ाने की आवश्यकता प्रतीत नहीं होती है।
(xi)	एमबीपीटी ने लौह एवं इस्पात उत्पादों, थोक माल कार्यों एवं बोराबंद कार्यों (नौभार) के संचालन हेतु सुविधा स्थल पर उपयोग में लाए जाने वाले अभिकल्पित प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की संख्या के औचित्य को सिद्ध करने के लिए कार्यप्रणाली के साथ विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है ताकि यह दर्शाया जा सके कि प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की उत्पादकता के दृष्टिगत संचालित किए जाने वाले प्रत्येक अनुमानित कार्यों की मात्रा के साथ विभिन्न उपस्करों को प्राप्त किया जा सके। एमबीपीटी अपेक्षित सूचना प्रस्तुत करें।	डीपीआर के अध्याय 4.6.6 (उत्पादकता), अध्याय 4.6.10 (वैकल्पिक IV) एवं 4.6.11 (निष्कर्ष) में विस्तार सहित यह दर्शाने के लिए कार्यप्रणाली सहित औचित्य का वर्णन किया गया है कि प्रस्तावित कार्यों के संचालन के लिए सुविधा स्थल पर उपयोग में लाए जाने वाले प्रत्येक प्रकार के उपकरण की संख्या संचालित किए जाने वाले कार्यों की मात्रा के अनुरूप है। एमबीपीटी ने एचओडब्ल्यूई (आई) प्राइवेट लिमिटेड के डीपीआर की सॉफ्ट कापी प्रस्तुत की है।
(xii)	एमबीपीटी विद्युत बिल की प्रति प्रस्तुत करें।	एमबीपीटी ने कुछ विद्युत बिलों की फोटो प्रतियां प्रस्तुत की हैं।
(xiii)	यदि मौजूदा मालगोदाम संख्या 18 का उपयोग केवल आपातकालीन भंडारण के लिए किया जाना प्रस्तावित है, तो ऐसे अवसरों पर मालगोदाम में भंडारण हेतु प्रभारों की वसूली हेतु प्रशुल्क प्रबंध स्पष्ट किया जाए। जब मालगोदाम का उपयोग केवल आपातकालीन स्थिति में किया जाना प्रस्तावित है तो यह स्पष्ट नहीं है कि अग्रणी प्रशुल्क गणना में उपर्युक्त मालगोदाम के लिए बीओटी संचालक द्वारा पोर्ट ट्रस्ट को भुगतान की जाने वाली लाइसेंस फीस का निर्धारण कैसे किया गया है।	प्रस्तावित बीओटी संचालक को 40000 वर्ग मीटर क्षेत्र आबंटित किया जाना प्रस्तावित है। डीपीआर में कहा गया है कि मालगोदाम संख्या 18 का उपयोग केवल आपातकालीन भंडारण के लिए ही किया जाएगा। हालांकि यह केवल सांकेतिक है। यह महसूस किया गया है कि बीओटी संचालक को लचीलापन प्रदान किया जाए। इसलिए, प्रस्तावित 40,000 वर्ग मीटर में इसे खुला क्षेत्र माना गया है।
(xiv)	एमबीपीटी ने मुद्रास्फीति के लिए अधिकतम प्रशुल्क के सूचीकरण के संबंध में प्रशुल्क अनुसूची के साधारण नोट में यह निर्धारण किया है कि 1 जनवरी, 2011 एवं प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक में विविधता के 60 प्रतिशत तक प्रशुल्क निर्धारण किया जाएगा। जब पूंजीगत लागत अनुमान वर्ष 2013 की मौजूदा बाजार दरों पर आधारित है तो सूचीकरण के लिए वर्ष 2011 पर ध्यान दिए जाने का कारण स्पष्ट नहीं है। एमबीपीटी इस स्थिति को स्पष्ट करें।	अधिकतम प्रशुल्क सीमा के सूचीकरण के संबंध में प्रशुल्क अनुसूची के सामान्य नोट को प्रस्तावित प्रशुल्क अनुसूची में संशोधित किया जा रहा है।
(xv)	भंडारण प्रभारों की गणना करने के लिए पोर्ट द्वारा प्रदान कार्यप्रणाली से यह देखा जा सकता है कि भंडारण प्रभारों की गणना करते समय थोक माल कार्यों एवं	एमबीपीटी ने प्रस्तावित प्रशुल्क अनुसूची में भंडारण प्रभारों में यथा परिवर्तन किए हैं। कार्यप्रणाली के साथ प्रस्तावित प्रशुल्क अनुसूची प्रदान की गई है।

	बोराबंद कार्गो पर ध्यान नहीं दिया गया है। दूसरे शब्दों में, कार्यप्रणाली से यह प्रतीत होता है कि थोक माल कार्गो एवं बोराबंद कार्गो के आवागमन पर कोई भंडारण प्रभार नहीं लगेगा। ऐसी स्थिति के दृष्टिगत, एमबीपीटी उपर्युक्त कार्गो के लिए कोई भंडारण प्रभार निर्धारित नहीं करेगा। वैकल्पिक तौर पर यदि एमबीपीटी थोक माल कार्गो एवं बोराबंद कार्गो के लिए प्रस्तावित दरों के मान में भंडारण प्रभार लगाने का इच्छुक हो तो कार्गो की अपेक्षित प्रतिशत भागीदारी को दर्शाना होगा। एमबीपीटी स्पष्ट करे कि इस संबंध में स्थिति और कार्यप्रणाली क्या है।	
--	--	--

- 5.3 उपरोक्त जानकारी प्रस्तुत करते समय, एमबीपीटी ने अपना प्रस्ताव कंटेनरीकृत कार्गो के विचारार्थ कुल इष्टतम क्षमता के 1% तक संशोधित किया है। इसके अलावा, एमबीपीटी ने प्रचालन लागतों के भाग बनने वाले विद्युत और ईंधन लागतों के संबंध में अपने प्रस्ताव को अद्यतन किया है। इससे वार्षिक राजस्व आवश्यकता और प्रतितन संचालन और भण्डारण दरों में समनुरूपी परिवर्तन हुआ है। एमबीपीटी के प्रारंभिक प्रस्ताव (सितंबर, 2013) और नवंबर 2013 प्रस्ताव में मापदंडों में निहित मापदंडों के बीच एक तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है :

क्र०सं०	एमबीपीटी के सितंबर, 2013 के प्रस्ताव में निहित अनुमान		एमबीपीटी द्वारा 13 नवंबर, 2013 के अपने पत्र द्वारा प्रस्तुत संशोधित अनुमान	
	विवरण	करोड़ में	विवरण	करोड़ में
कार्गो संचालन कार्यकलाप से संबंधित प्रचालन व अनुरक्षण लागत				
1	विद्युत	1.90	विद्युत	2.84
2	ईंधन लागत	4.91	ईंधन लागत	7.36
3	मरम्मत व अनुरक्षण लागत		मरम्मत व अनुरक्षण लागत	
	(क) सिविल कार्य	2.46	(क) सिविल कार्य	2.46
	(ख) मैकेनिकल और विद्युत कार्य	8.78	(ख) मैकेनिकल और विद्युत कार्य	8.78
4	बीमा	1.76	बीमा	1.76
5	मूल्यहास		मूल्यहास	
	(क) सिविल कार्य	0.00	(क) सिविल कार्य	0.00
	(ख) मैकेनिकल और विद्युत कार्य	18.17	(ख) मैकेनिकल और विद्युत कार्य	18.17
6	लाईसेंस फीस	2.40	लाईसेंस फीस	2.40
7	सिविल और मैकेनिकल पर अन्य खर्च	8.78	सिविल और मैकेनिकल पर अन्य खर्च	8.78
	कुल प्रचालन व अनुरक्षण लागत (कार्गो संचालन)	49.16	कुल प्रचालन व अनुरक्षण लागत (कार्गो संचालन)	52.56
कार्गो संचालन कार्यकलाप से संबंधित वार्षिक राजस्व आवश्यकता				
1	नियोजित पूंजी पर वसूली (पूँजी लागत का 16%)	67.51	नियोजित पूंजी पर वसूली (पूँजी लागत का 16%)	67.51
2	प्रचालन व अनुरक्षण लागत	49.16	प्रचालन व अनुरक्षण लागत	52.56
	कुल राजस्व आवश्यकता	116.67	कुल राजस्व आवश्यकता	120.07
राजस्व आवश्यकता का आबंटन				
	कार्गो संचालन प्रभार (90%)	105.01	कार्गो संचालन प्रभार (90%)	108.07
	भण्डारण प्रभार (5%)	5.83	भण्डारण प्रभार (5%)	6.00
	विविध प्रभार (5%)	5.83	विविध प्रभार (5%)	6.00
	कुल राजस्व आवश्यकता (कार्गो संचालन)		कुल राजस्व आवश्यकता (कार्गो संचालन)	

- 5.4 एमबीपीटी के प्रारंभिक सितंबर, 2013 प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रति टन संचालन प्रस्तावित दरों और नवंबर, 2013 के प्रस्ताव में मापदंडों की तुलनात्मक निम्नानुसार है :

प्रस्तावित प्रभार	उदग्रहण की यूनिट	सितंबर 2013 का प्रस्ताव			नवंबर 2013 का प्रस्ताव			
		ब्रेक बल्क कार्गो	बैग्ड कार्गो	एकीकृत व कंटेनरीकृत कार्गो	ब्रेक बल्क कार्गो	बैग्ड कार्गो	लौह व स्टील	कंटेनरीकृत कार्गो
गोदी प्रभार								
विदेशी	प्रति मी०ट०	55.1	55.1	191.7	57.8	57.8	201.0	201.0
तटीय	प्रति मी०ट०	33.1	33.1	115.0	34.7	34.7	120.6	120.6
भंडारण प्रभार								
पहले से 20 वें दिन	प्रति मी०ट० प्रतिदिन	2.97	2.97	2.97	3.04	3.04	3.04	3.04
21 वें से 40 वें दिन	प्रति मी०ट० प्रतिदिन	4.45	4.45	4.45	4.56	4.56	4.56	4.56
41 वें दिन के बाद	प्रति मी०ट० प्रतिदिन	5.93	5.93	5.93	6.08	6.08	6.08	6.08

6. इसके बाद, एमबीपीटी ने दिनांक 4 दिसम्बर, 2013 की अपनी ई-मेल के माध्यम से यह कहा है कि कंटेनर कार्गो की यूनिट को मिलियन बीस समकक्ष यूनिट (एमटीईयू) के स्थान पर मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) पढ़ा जाए। तत्पश्चात्, एमबीपीटी ने दिनांक 10 दिसम्बर, 2013 की अपनी ई-मेल के माध्यम से लौह एवं इस्पात, बोराबंद कार्गो, थोक माल कार्गो की पृथक क्षमता को 5.88 एमएमटीपीए, 0.18 एमएमटीपीए, 0.38 एमएमटीपीए एवं 0.8 एमएमटीपीए दर्शाया है। इस प्रकार कुल इष्टतम क्षमता 6.52 एमएमटीपीए है।

7. इस मामले में किए गए परामर्श से संबंधित प्रक्रिया-विधियां इस प्राधिकरण के कार्यालय रिकार्डों में उपलब्ध हैं। प्रासंगिक पक्षों को संबंधित पक्षकारों द्वारा दिए गए तकाजाका सारांश अलग से भेजा जाएगा। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

8. मामले के संसाधन के दौरान एकत्रित की गई कुल सूचनाओं के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है :

(i) मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट (एमबीपीटी) द्वारा डिजाइन, निर्माण, वित्त संचालन एवं हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर सार्वजनिक-निजी भागीदारी प्रणाली के अंतर्गत विकसित की जाने वाली प्रस्तावित हार्बर वाल बर्थ से लौह एवं इस्पात उत्पादों, थोक माल कार्गो, बोराबंद कार्गो एवं कंटेनर कार्गो के अभिकल्पित संचालन के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने का प्रस्ताव किया गया है।

यह प्रस्ताव पोत-परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी तथा दिनांक 9 सितम्बर, 2013 से प्रभावी मुख्य पोर्ट्स के लिए परियोजनाओं हेतु प्रशुल्क निर्धारण हेतु संशोधित दिशा-निर्देशों पर आधारित है। इन दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.4 में यह निर्धारण किया गया है कि यदि मुख्य पोर्ट ट्रस्ट के दृष्टिकोण से मुख्य पोर्ट ट्रस्ट या अन्य किसी महत्वपूर्ण पोर्ट ट्रस्ट पर वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत विशिष्ट कमोडिटी के लिए प्रशुल्क निर्धारण उस कमोडिटी के लिए संदर्भ प्रशुल्क को नहीं दर्शाता है तो मुख्य पोर्ट विस्तृत एवं पर्याप्त औचित्य देते हुए परियोजना के लिए वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत संदर्भ प्रशुल्क के पुनः निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण से सम्पर्क कर सकता है।

चूंकि मल्टी कार्गो के प्रस्तावित संयोग के लिए अग्रणी प्रशुल्क के लिए न ही तो एमबीपीटी और न ही अन्य किसी महत्वपूर्ण पोर्ट में प्रावधान है, इसलिए एमबीपीटी ने सामान्य तौर पर वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के सिद्धांतों का अनुपालन करते हुए मल्टी कार्गो के प्रस्तावित संयोग हेतु संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु एक प्रस्ताव पेश किया है।

(ii) एमबीपीटी ने अपना प्रस्ताव सितम्बर, 2013 में प्रस्तुत किया है। इसके बाद, मामले के संसाधन के दौरान हमारे द्वारा मांगी गई सूचनाओं/स्पष्टीकरणों तथा दिनांक 18 अक्टूबर, 2013 को संयुक्त सुनवाई के दौरान लिए गए निर्णयों के आधार पर एमबीपीटी ने दिनांक 13 नवम्बर, 2013 के पत्र के माध्यम से अपने प्रस्ताव का संशोधन किया है। यह संशोधन "कंटेनर कार्गो" को कुल इष्टतम क्षमता के 1 प्रतिशत तक संचालन करने की सुविधा प्रदान करने तक है। 1 प्रतिशत तक कंटेनर कार्गो के संचालन को समायोजित करने के लिए सितम्बर 2013 के प्रस्ताव में अभिकल्पित लौह एवं इस्पात उत्पादों की 1 प्रतिशत हिस्सेदारी को 1 प्रतिशत तक कम कर दिया गया है और इस प्रकार संशोधित प्रस्ताव में कुल इष्टतम क्षमता को सितम्बर 2013 के प्रस्ताव में अभिकल्पित स्तर तक ही रखा गया है। संशोधित प्रस्ताव में, पोर्ट द्वारा संचालन लागत के हिस्से में विद्युत एवं ईंधन लागत को भी अद्यतन किया है। पोर्ट द्वारा पूंजीगत लागत अनुमानों में कोई बदलाव नहीं किया गया है। इस विश्लेषण में मामले के संसाधन के दौरान एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरण के साथ एमबीपीटी के दिनांक 13 नवम्बर, 2013 के संशोधित प्रस्ताव पर भी विचार किया गया है।

(iii) एमबीपीटी द्वारा सुविधा के संचालकों के लिए लगभग 40,000 वर्ग मीटर क्षेत्र के आबंटन की अभिकल्पना की गई है। वर्ष 2008 के अग्रणी दिशा-निर्देशों में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के मामले में इष्टतम यार्ड क्षमता की गणना की अभिकल्पना नहीं की गई है। तथापि, एमबीपीटी से विभिन्न प्रयोजनों के लिए आबंटित भूमि के ब्यौरे के संबंध में पूछे गए प्रश्न के उत्तर में पोर्ट ने कहा है कि इसके द्वारा विभिन्न प्रयोजनों के लिए क्षेत्र का निर्धारण नहीं किया गया है और संचालकों को संचालकों की वास्तविक आवश्यकता के अनुसार भंडारण एवं अन्य आनुषंगिक उद्देश्यों के लिए क्षेत्र निर्धारित करने की छूट प्रदान की गई है। इसलिए, ब्यौरे के अभाव में प्रस्तावित 40,000 वर्ग मीटर भूमि आबंटन पर्याप्त होने अथवा न होने को सत्यापित नहीं किया जा सकता है। 40,000 वर्ग मीटर भूमि के आबंटन की विवेचना पर विश्वास किया गया है। संयोगवश, एमबीपीटी ने इस बात की पुष्टि की है कि प्रस्तावित आबंटन पोर्ट की भूमि उपयोग योजना के अनुरूप है।

(iv) पोर्ट के प्रस्ताव में इंदिरा डोक्स के मौजूदा बर्थ संख्या 18 से 22, जिसकी गहराई 14.6 मीटर है, के संचालन की अभिकल्पना की गई है, जो 40000 डीडब्ल्यूटी जलयानों की आवश्यकता को पूरा कर सकते हैं। तथापि, संभावना रिपोर्ट में यह संकेत दिया गया है कि 40000 डीडब्ल्यूटी के जलयान का संचालन 11 मीटर से 12.5 मीटर ड्राफ्ट में असानी से किया जा सकता है। ऐसा होने की स्थिति में 14.6 मीटर की गहराई वाले बर्थ 40000 डीडब्ल्यूटी से भी अधिक बड़े जलयानों की आवश्यकता को पूरा कर सकता है। परंतु सम्पर्क चैनल में प्रतिबंध होने की वजह से इस सुविधा स्थल पर केवल 11.3 मीटर ड्राफ्ट पोतों का ही संचालन किया जा सकता है, जैसाकि एमबीपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है।

(v) **इष्टतम टर्मिनल क्षमता :**

(क) प्रत्येक प्रकार के कार्गो अर्थात् लौह एवं इस्पात उत्पादों, थोक माल कार्गो, बोराबंद कार्गो एवं कंटेनर कार्गो की हिस्सेदारी और उपर्युक्त प्रत्येक कार्गो की संचालन दर को ध्यान में रखते हुए एमबीपीटी ने एक बर्थ पर संचालित किए जाने वाले प्रत्येक प्रस्तावित कार्गो के लिए इष्टतम क्षमता का निर्धारण किया है। एक बर्थ की क्षमता के आधार पर एमबीपीटी ने चार गुणक के पहलू को लागू करते हुए चार बर्थ की क्षमता का निर्धारण किया है। इस प्रकार, एमबीपीटी ने सुविधा स्थल पर लौह एवं इस्पात उत्पादों के संबंध में 5.83 एमएमपीटीए थोक माल कार्गो के संबंध में 0.38 एमएमपीटीए, बोराबंद कार्गो के संबंध में 0.19 एमएमपीटीए तथा कंटेनर कार्गो के संबंध में 0.11 एमएमपीटीए की इष्टतम क्षमता का निर्धारण किया है तथा इस प्रकार 70 प्रतिशत उपयोगिता के आधार पर चार बर्थ की कुल इष्टतम क्षमता 6.52 एमएमपीटीए बनती है।

- (ख) हांलाकि एमबीपीटी ने इंदिरा डॉक्स पर बर्थ संख्या 18 से 22 के संचालन की अभिकल्पना की है, जो संख्या में 5 बर्थ है परंतु एमबीपीटी का प्रस्ताव 4 बर्थ समाकृति पर आधारित है। इस संबंध में, बर्थ संख्या 18 को एक बर्थ माना गया है तथा बर्थ संख्या 19 से 22 को तीन बर्थ के समकक्ष माना गया है तथा इस प्रकार कुल बर्थ की संख्या 4 बनती है। एमबीपीटी के अनुसार, प्रारंभ में बर्थ की संख्या जहाजों के छोटे आकार को ध्यान में रखते हुए दी गई थी परंतु चूंकि प्रस्तावित सुविधा में बड़े जहाजों के संचालन की अभिकल्पना की गई है, इसलिए बर्थ संख्या 19 से 22 को 3 बर्थ के समान माना गया है।

इस संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि सभी बर्थ (18 से 22 तक) की कुल लम्बाई 883 मीटर है। ऐसे परिदृश्य में यदि चार बर्थ समाकृति को ध्यान में रखा जाए तो चार बर्थ में से प्रत्येक की लम्बाई 221 मीटर है जो विभिन्न मुख्य पोर्ट्स द्वारा अपनी संबंधित परियोजनाओं के लिए अग्रणी प्रशुल्क निर्धारित करते समय सूचित किए गए बर्थ की लम्बाई के साथ तुलना योग्य है। इसलिए, यह विश्लेषण प्रक्रिया चार बर्थ समाकृति पर आधारित है, जैसाकि एमबीपीटी द्वारा विचार किया गया है।

- (ग) एमबीपीटी ने लौह एवं इस्पात उत्पादों, थोक माल कार्गो, बोराबंद कार्गो एवं कंटेनर कार्गो की हिस्सेदारी क्रमशः 77 प्रतिशत, 15 प्रतिशत, 7 प्रतिशत एवं 1 प्रतिशत निर्धारित की है, जो कथित तौर पर एमबीपीटी द्वारा पूर्व में संचालित क्मोडिटी-वार ट्रेफिक, उनकी समग्र औसत विकास दर, आयात-निर्यात अनुपात, औद्योगिक प्रवृत्ति इत्यादि पर आधारित है। एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए तर्कों और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि किसी भी उपभोक्ता/संभावित बोलीदाताओं ने प्रस्तावित कार्गो संयोजन पर आपत्ति व्यक्त नहीं की है, विश्लेषण की कुल कार्गो क्षमता में प्रत्येक कार्गो की हिस्सेदारी को स्वीकार किया जाता है।

- (घ) किसी बहुउद्देशीय बर्थ के लिए वर्ष 2008 के अग्रणी दिशा-निर्देशों में 20 टन गोदी क्रेन क्षमता की 3 क्रेनों की तैनाती की अभिकल्पना की गई है। चार बर्थ समाकृति को ध्यान में रखते हुए सैद्धांतिक तौर पर सुविधा स्थल पर 20 टन गोदी क्रेन क्षमता वाली 12 क्रेनों की तैनाती की जानी चाहिए। हांलाकि, एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित 4 बर्थ समाकृति वाले सुविधा स्थल (883 मीटर) के लिए सुविचारित उपस्कर योजना में 30 टन गोदी क्रेन मोबाइल हार्बर क्रेन (एमएचसी) की अभिकल्पना की गई है।

इस संबंध में, यदि किसी बहुउद्देशीय बर्थ के लिए 20 टन क्षमता वाली 3 क्रेनों की आवश्यकता है तो तकनीकी तौर पर चार बर्थ के लिए 20 टन क्षमता वाली 12 क्रेनों की आवश्यकता होगी और इस प्रकार यदि चार बर्थ को एक साथ जोड़ लिया जाए तो लगभग 240 टन क्षमता वाली गोदी क्रेनों की आवश्यकता होगी। 30 टन क्षमता वाली 6 गोदी क्रेनों तथा 40 टन क्षमता वाली मोबाइल हार्बर क्रेन के प्रस्ताव से प्रस्तावित सुविधा स्थल पर चार बर्थ के लिए लगभग 220 टन क्षमता की सुविधा उपलब्ध होगी जो दिशा-निर्देशों में निर्धारित 240 टन क्षमता के आसत-पास है।

- (ङ) अग्रणी प्रशुल्क निर्धारण संबंधी दिशा-निर्देशों के खण्ड 3.2 में इस प्राधिकरण को दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदण्डों को प्रभावित करने वाली पोर्ट की विशिष्ट परिस्थितियों के दृष्टिगत पोर्ट द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर मानदण्डों में आवश्यक समायोजन करने की अनुमति प्रदान की गई है। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि एमएचसी को तैनात किया जाना आवश्यक है क्योंकि यह संचालन में बेहतर लचीलापन प्रदान करती है, और इसे प्रस्तावित सुविधा स्थल पर एक बर्थ से दूसरे बर्थ तक ले जाया जा सकता है, जैसाकि एमबीपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है और चूंकि किसी भी उपभोक्ता/बोलीदाता ने एमबीपीटी द्वारा अभिकल्पित उपस्कर योजना पर आपत्ति नहीं की है इसलिए यह प्राधिकरण गोदी क्रेन एवं एमएचसी की तैनाती करने पर विचार कर रहा है, जैसाकि एमबीपीटी द्वारा प्रस्ताव किया गया है। संयोगवश, एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर योजना किसी भी प्रकार से सुविधा स्थल पर इष्टतम क्षमता की गणना करने हेतु जारी दिशा-निर्देशों में निर्धारित उपस्कर योजना से अधिक नहीं है।

- (च) जैसाकि पूर्व में बताया गया है, वर्ष 2008 में किए गए निर्धारण के अनुसार प्रत्येक बर्थ के लिए 20 टन ईएलएल की 3 क्रेनों की अपेक्षा एमबीपीटी ने 30 टन क्षमता वाली 6 गोदी क्रेनों एवं 40 टन क्षमता की एक एमएचसी क्रेन की तैनाती का प्रस्ताव किया है जिससे प्रस्तावित सुविधा स्थल के चार बर्थ पर कुल 220 टन क्षमता की क्षमता बनती है। इस पृष्ठभूमि में, एमबीपीटी ने लौह एवं इस्पात उत्पादों एवं कंटेनर कार्गो के मामले में 7500 टन प्रति दिन संचालन दर तथा थोक माल कार्गो एवं बोराबंद कार्गो के मामले में 2500 टन प्रति दिन संचालन दर का सुझाव दिया है।

वर्ष 2008 के अग्रणी दिशा-निर्देशों में बहुउद्देशीय बर्थ के लिए इस्पात जैसे थोक माल कार्गो तथा बोराबंद कार्गो हेतु 4000 टन प्रति दिन तथा अन्य थोक माल कार्गो के मामले में 2500 टन प्रति दिन की संचालन दर का निर्धारण किया गया है जो 20 टन ईएलएल क्षमता की 3 क्रेनों की तैनाती पर आधारित है।

वर्ष 2008 के अग्रणी दिशा-निर्देशों में 20 टन ईएलएल क्रेनों के प्रयोग के आधार पर लौह एवं इस्पात उत्पादों एवं कंटेनर कार्गो की संचालन दर के बारे में कुछ नहीं कहा गया है। एमबीपीटी द्वारा लौह एवं इस्पात उत्पादों एवं कंटेनर कार्गो के संबंध में 7500 टन प्रतिदिन की संचालन दर प्रशुल्क प्रक्षेपणों, जहाजों के आकार, बर्थ उपभोग इत्यादि पर आधारित है। इसलिए, विश्लेषण में इसी पर विचार किया गया है तथा एमबीपीटी द्वारा सुविचारित स्थिति का ध्यान रखा गया है।

हांलाकि, जैसाकि पूर्व में बताया गया है, पोर्ट द्वारा थोक माल कार्गो (रॉक फास्फेट, सल्फर, उर्वरकों एवं अन्य विविध ड्राई बल्क कार्गो) एवं बोराबंद कार्गो (चीनी, चावल एवं अन्य ऐसे नौभार) के लिए 2500 टन प्रतिदिन की संचालन दर पर विचार किया गया है, जिनका संचालन 30 टन ईएलएल क्रेन तथा 40 टन एमएचसी की सहायता से किया

जाएगा। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, पोर्ट द्वारा संचालन दर का औचित्य सिद्ध नहीं किया गया है, मात्र यह बताया गया है कि यह प्रशुल्क प्रक्षेपणों, जहाज के आकार, बर्थ उपभोक्ता इत्यादि पर आधारित है।

जब वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों में 20 टन ईएलएल केनो की तैनाती द्वारा बोराबंद कार्गो के लिए 4000 टन प्रतिदिन की संचालन दर का निर्धारण किया गया है, तो 4000 टन प्रतिदिन संचालन दर पर विचार किया जाना अतर्कसंगत नहीं होगा जैसाकि एमबीपीटी द्वारा बोराबंद कार्गो के संचालन संबंधी दिशा-निर्देशों में निर्धारण किया गया है। तथापि, यह एक मत हो सकता है कि एमबीपीटी द्वारा ज्यादा क्षमता की केनो की तैनाती की अभिकल्पना किए जाने के दृष्टिगत बोराबंद कार्गो के संबंध में 4000 टन से अधिक उत्पादकता पर विचार किया जाना चाहिए। इस संबंध में, यहां यह उल्लेखनीय है कि एमबीपीटी द्वारा सभी चार बर्थ में उपस्कर प्रणाली के उपयोग की अभिकल्पना की गई है। इसमें बर्थों के बीच केनो की नियमित गतिशीलता शामिल होगी। इस प्रकार, हालांकि एमबीपीटी द्वारा सुविधा स्थलों पर थोड़ी अधिक क्षमता वाली केनो के प्रयोग की अभिकल्पना की गई है, परंतु 4000 टन प्रतिदिन से अधिक संचालन किया जाना संभव नहीं होगा। इस प्रकार बोराबंद कार्गो के संबंध में एमबीपीटी द्वारा सुविचारित 2500 टन प्रतिदिन प्रति बर्थ की अपेक्षा 4000 टन प्रतिदिन प्रति बर्थ संचालन दर पर विचार किया गया है।

अग्रणी दिशा-निर्देशों में थोक माल कार्गो जैसे रॉक फास्फेट, सल्फर, उर्वरक एवं अन्य विविध ड्राइ बल्क कार्गो के संचालन के संबंध में संचालन दरों का विशिष्ट निर्धारण नहीं किया गया है, जिनके संचालन की अभिकल्पना एमबीपीटी में की गई है। तथापि, ऐसा तर्क दिया जा सकता है कि ये कार्गो 'अन्य' में शामिल होंगे, जिनका निर्धारण दिशा-निर्देशों में किया गया है और इसलिए दिशा-निर्देशों में अन्य थोक कार्गो हेतु निर्धारित 2500 टन प्रतिदिन की संचालन दर ही एमबीपीटी सुविधा स्थल पर लागू होगी।

- (छ) लौह एवं इस्पात उत्पादों, थोक माल कार्गो, बोराबंद कार्गो एवं कंटेनर कार्गो के संबंध में ट्रेफिक एवं संचालन दरों की प्रतिशत हिस्सेदारी के आधार पर, जैसाकि पूर्ववर्ती पैराग्राफ में चर्चा की गई है, सुविधा स्थल की इष्टतम क्षमता 70 प्रतिशत उपयोगिता के आधार पर लौह एवं इस्पात उत्पादों के संबंध में 5.90 एमएमटीपीए, थोक माल कार्गो के संबंध में 0.38 एमएमटीपीए, बोराबंद कार्गो के संबंध में 0.29 एमएमटीपीए तथा कंटेनर कार्गो के संबंध में 0.8 एमएमटीपीए है जो कुल मिलाकर 6.65 एमएमटीपीए बनती है न कि 6.52 एमएमटीपीए जैसाकि एमबीपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया है। इष्टतम क्षमता में परिवर्तन दिशा-निर्देश स्थिति के अनुसार केवल बोराबंद कार्गो के संबंध में उच्चतर संचालन दर पर विचार किए जाने के कारण है।

**(vi) पूंजीगत लागतें :**

- (क) एमबीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में यथा-अनुमानित पूंजीगत लागत 643.51 करोड़ रु. है जिसमें से 221.55 करोड़ रु. केवल बर्थिंग कार्यकलापों के लिए और 421.96 करोड़ रु. कार्गो संचालन सेवाओं के लिए है। इसके अतिरिक्त, कार्गो संचालन सेवाओं के लिए अनुमानित 421.96 करोड़ रु. में से 234.53 करोड़ रु. सिविल कार्यों के लिए, 167.33 करोड़ रु. उपस्कर लागत तथा 20.09 करोड़ रु. विविध पूंजीगत लागतों के लिए निर्धारित है।

**(ख) सिविल लागत :**

**(i) बर्थ कार्यकलाप :**

- (क) वर्ष 2008 के अग्रणी प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, बर्थ सेवाओं के लिए पूंजीगत लागतों में बर्थ निर्माण एवं निकर्षण लागत, यदि कोई हो, बर्थ के साथ की जाने वाली, शामिल होती है। दिशा-निर्देशों के अनुसार पोर्ट द्वारा अनुमानित लागत पर विचार किया जाना अपेक्षित है।
- (ख) बर्थिंग कार्यकलाप के अंतर्गत पूंजीगत लागत 186.23 करोड़ रु. है जिसमें मौजूदा एचडब्ल्यू बर्थ के सुदृढीकरण एवं निकर्षण की लागत शामिल है। एमबीपीटी द्वारा अनुमानित सिविल कार्यों की मदों में व्यापक तौर पर दिशा-निर्देशों में निर्धारित सिविल कार्य मदों की सूची की अनुपालना की जाती है। इसके अतिरिक्त, एमबीपीटी द्वारा विस्तृत इंजीनियरिंग, भूमि जांच एवं परियोजना निरीक्षण के लिए 7 प्रतिशत की दर से, आकस्मिक खर्चों के लिए 3 प्रतिशत की दर से, कार्य अनुबंध कर के लिए 2.8 प्रतिशत की दर से तथा पर्यावरणीय उन्मूलन लागत 0.5 प्रतिशत की दर से अनुमानित लागत का भी ध्यान रखा गया है।
- (ग) एमबीपीटी ने कहा है कि इसके द्वारा बर्थिंग कार्यकलाप के अंतर्गत सिविल कार्यों की लागत के अनुमान हेतु सुविचारित यूनिट दरें वर्ष 2013 के दौरान व्याप्त बाजार दरों तथा इसी प्रकार के कार्यों को करते समय अभी हाल ही की दरों पर आधारित है। इसी स्थिति पर विश्वास किया गया है।
- (घ) 326.12 करोड़ रु. की कुल अनुमानित पूंजीगत निकर्षण लागत में से, चैनल में निकर्षण के लिए 207 करोड़ रु. को कार्गो संचालन कार्यकलाप लागत तथा बर्थ पॉकेट्स में निकर्षण लागत के बीच विभाजित किया गया है तथा 119.12 करोड़ रु. को बर्थिंग कार्यकलाप के लिए रखा गया है।

इस संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्ष 2008 के अग्रणी दिशा-निर्देशों में बर्थ हायर प्रभारों की गणना हेतु पूंजीगत लागत के अनुमान में बर्थ के साथ केवल निकर्षण लागत की अभिकल्पना की गई है। तथापि, एमबीपीटी ने कहा है कि चैनल निकर्षण की लागत परियोजना लागत का मुख्य भाग होता है और इसलिए इसे प्रशुल्क प्रस्ताव में शामिल किया गया है। इसके अतिरिक्त, एमबीपीटी ने चैनल निकर्षण लागत को कार्गो संचालन कार्यकलाप के अंतर्गत सिविल कार्यों की लागत में इस आधार पर शामिल किया

है कि यदि इस लागत को कार्गो संचालन कार्यकलाप में शामिल नहीं किया जाता है तो कार्गो संचालन कार्यकलापों की लागत काफी कम होगी तथा बर्थ हायर प्रभार असामान्य रूप से अधिक होंगे तथा इस प्रकार परियोजना की व्यवहार्यता प्रभावित होगी।

इस संबंध में यह उल्लेखनीय है कि कार्गो संचालन कार्यकलापों के अंतर्गत सिविल लागत के अनुमान में चैनल निकर्षण लागत को शामिल किए जाने के अतिरिक्त किसी भी अन्य सिविल कार्य की कार्गो संचालन कार्यकलाप के अंतर्गत अभिकल्पना नहीं की गई है। इस स्थिति की समीक्षा परवर्ती पैराग्राफ में की गई है। ऐसे परिदृश्य में, यदि चैनल निकर्षण की लागत को बर्थिंग कार्यकलाप में शामिल किया जाता है तो, जैसाकि एमबीपीटी द्वारा बिल्कुल सही उल्लेख किया गया है, इससे बर्थ हायर प्रभार अधिक तथा संचालन दरें कम हो सकती हैं।

अग्रणी प्रशुल्क निर्धारण संबंधी दिशा-निर्देशों के खण्ड 3.2 में इस प्राधिकरण को दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदण्डों को प्रभावित करने वाली पोर्ट की विशिष्ट परिस्थितियों के दृष्टिगत पोर्ट द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर मानदण्डों में आवश्यक समायोजन करने की अनुमति प्रदान की गई है।

इस संबंध में यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2005 प्रशुल्क दिशा-निर्देशों की अनुपालना करते हुए मुख्य पोर्ट ट्रस्ट के जलयान संबंधित प्रभार निर्धारित करते समय चैनल निकर्षण के लिए वहन की गई अनुरक्षण निकर्षण लागत को पोर्ट देय एवं संचालन कार्यकलाप के बीच बांटा गया है। संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण की प्रक्रिया में न ही तो पोर्ट देय एवं न ही संचालन कार्यकलाप की संदर्भ दरों के निर्धारण को शामिल किया गया है। इसके साथ ही बर्थिंग कार्यकलाप के अंतर्गत चैनल आधारित लागत पर विचार किया जाना प्रासंगिक नहीं होगा क्योंकि चैनल को गहरा किया जाना बर्थिंग कार्यकलाप में शामिल नहीं है। इसलिए, कथित स्थिति के आधार पर तथा एमबीपीटी द्वारा ये कहे जाने के बाद कि चैनल निकर्षण की लागत परियोजना का अभिन्न हिस्सा है और चैनल निकर्षण की लागत को बर्थिंग कार्यकलापों में शामिल किए जाने से परियोजना अव्यवहारिक बन सकती है, जैसाकि एमबीपीटी द्वारा तर्क दिया गया है, यह प्राधिकरण चैनल को गहरा किए जाने की लागत को कार्गो संबंध कार्यकलापों में शामिल करने पर विचार कर रहा है।

यह उल्लेखनीय है कि परियोजना में शामिल चैनल के प्रस्तावित निकर्षण का लाभ केवल उन्हीं जलयानों को प्रदान किया जाएगा जो प्रस्तावित एचडब्ल्यूबी सुविधा का उपयोग करेंगे।

जहां तक अनुमानित निकर्षण लागत का संबंध है, एमबीपीटी ने भूमि निकर्षण के लिए 150 रु. प्रति घन मीटर की निकर्षण लागत का अनुमान लगाया है तथा मौजूदा हार्बर वाल बर्थ के नजदीक कार्य करने में आने वाली मुश्किलों को ध्यान में रखते हुए पोर्ट ने चट्टान निकर्षण के लिए 4000 रु. प्रति घन मीटर की दर पर विचार किया है। चूंकि, एमबीपीटी ने कहा है कि कथित दरें बाजार की व्याप्त दरों के अनुसार हैं तथा संभावना रिपोर्ट में भी इन दरों पर विचार किया गया है, इसलिए इन्हें पोर्ट द्वारा अनुमानित दरें माना गया है।

(ड.) एमबीपीटी द्वारा पूंजीगत लागत अनुमानों में विस्तृत इंजीनियरिंग, मृदा जांच एवं परियोजना निरीक्षण, आकस्मिक खर्चों, कार्य अनुबंध कर एवं पर्यावरणीय उन्मूलन लागत के लिए भी प्रावधान किए गए हैं। केओपीटी के बहुउद्देशीय बर्थ के संबंध में अग्रणी प्रशुल्क का निर्धारण करते समय भी इसी प्रकार के लागत संघटकों पर विचार किया गया है तथा अभी हाल ही में एमबीपीटी में ऑफशोर बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के संबंध में इन्हीं संघटकों पर विचार किया गया है। इसलिए, उपर्युक्त लागत पहलुओं पर विचार किया गया है।

(च) पोर्ट द्वारा निर्माण के दौरान अग्रणी भुगतान, कार्यगत पूंजी लाभांश एवं ब्याज के लिए यथा-सूचीबद्ध उपर्युक्त प्रावधानों सहित कुल बर्थ निर्माण लागत के साथ ही निकर्षण लागत का 5 प्रतिशत अनुमानित विविध पूंजीगत लागत का भी प्रावधान किया है। वर्ष 2008 के अग्रणी प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में बर्थिंग सेवाओं के अंतर्गत विविध पूंजीगत लागतों के अनुमान का प्रावधान नहीं किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि वीपीटी की विभिन्न परियोजनाओं, वीओसीपीटी में कोल टर्मिनल, केओपीटी, एमओपीटी एवं एमबीपीटी में बहुउद्देशीय बर्थ के लिए निर्धारित अग्रणी प्रशुल्क प्रस्तावों के मामले में बर्थिंग सेवाओं के अंतर्गत आकस्मिक खर्चों को पूरा करने के लिए 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजीगत लागत का प्रावधान किया गया है। उपर्युक्त मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णयों को ध्यान में रखते हुए इस मामले में भी 5 प्रतिशत विविध पूंजीगत लागत की अनुमति प्रदान करना अतर्कसंगत नहीं होगा।

(ii) कार्गो (नौभार) संचालन कार्यकलाप :

(क) अग्रणी प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में व्यापक तौर पर बहुउद्देशीय बर्थ के लिए सिविल कार्यों और पोर्ट द्वारा सिविल लागत के अनुमान की आवश्यकता को दर्शाया गया है। तथापि, संदर्भाधीन मामले में, जैसाकि पूर्व में चर्चा की गई है कार्गो संचालन कार्यकलाप के अंतर्गत सिविल लागतों के अनुमान में चैनल के निकषण से संबंधित लागत पर विचार किए जाने के अतिरिक्त, कार्गो संचालन कार्यकलाप के अंतर्गत किसी अन्य सिविल कार्य की अभिकल्पना नहीं की गई है। इस संबंध में, एमबीपीटी का मत है कि चूंकि सिविल कार्यों का स्वरूप हार्बर वाल/बर्थस के सुदृढीकरण से जुड़ा होता है इसलिए इन लागतों की गणना केवल बर्थिंग कार्यकलापों के अंतर्गत ही की गई है। इसलिए एमबीपीटी द्वारा दर्शाई गई स्थिति पर विश्वास किया जाता है।

(ख) पूर्ववर्ती कारणों की वजह से, एमबीपीटी द्वारा सिविल पूंजीगत लागत अनुमानों में विस्तृत इंजीनियरिंग, मृदा परीक्षण एवं परियोजना निरीक्षण, आकस्मिक खर्चों, कार्य अनुबंध कर एवं पर्यावरणीय उपशमन लागत के लिए किए प्रावधानों पर भी विचार किया जाता है।

(ग) **उपस्कर लागत :**

(i) छह, 30 टन गोदी केनो तथा एक एमएचसी की तैनाती करने संबंधी स्थिति की चर्चा पूर्ववर्ती पैराग्राफ में पहले ही की जा चुकी है।

(ii) इसके अतिरिक्त, एमबीपीटी ने 6 हूपर्स, 3 बैगिंग मशीन, 5 पोर्टेबल कनवेयर्स, 4 पेलेडर्स, 20 टन के दो फोर्कलिफ्ट एवं 10 टन के दो फोर्कलिफ्ट भी तैनात करने की भी अभिकल्पना की है। सुविधा स्थल पर तैनात किए जाने वाले उपस्करों का प्रस्तावित दस्ता बहुउद्देशीय बर्थ के लिए वर्ष 2008 के अग्रणी दिशा-निर्देशों में निर्धारित उपस्कर दस्ते के अनुरूप नहीं है।

(iii) सुविधा स्थल पर तैनात किए जाने वाले अभिकल्पित उपस्करों के प्रत्येक प्रकार की संख्या का औचित्य सिद्ध करने के लिए विश्लेषण प्रस्तुत किए जाने के संबंध में बार-बार अनुरोध किए जाने के बावजूद एमबीपीटी द्वारा सिवाय इस बात का उल्लेख करने के अलावा कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया गया है कि यह संभावना रिपोर्ट के अनुसार है। संभावना रिपोर्ट में सुविधा स्थल पर प्रयोग में लाए जाने वाले उपस्कर दस्ते के पर्याप्त होने अथवा अपर्याप्त होने पर कोई प्रकाश नहीं डाला गया है। इसके अतिरिक्त, उपर्युक्त उपस्करों की तैनाती और उनकी संबंधित संख्या के संदर्भ में कोई स्पष्टीकरण नहीं दिया गया है।

चूंकि, उपर्युक्त उपस्कर दस्ते की तैनाती संभावना रिपोर्ट के अनुसार होने की जानकारी दी गई है और चूंकि किसी भी उपभोक्ता/संभावित बोलीदाताओं द्वारा एमबीपीटी की अभिकल्पित उपस्कर योजना पर कोई आपत्ति दर्ज नहीं करवाई गई है, इसलिए यह प्राधिकरण वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के खण्ड 3.2 के दृष्टिगत एमबीपीटी द्वारा अभिकल्पित उपस्कर योजना पर विचार करने का आशय रखता है।

(iv) सूचित किए गए प्रत्येक उपस्कर की लागत संभावना रिपोर्ट पर आधारित है। इसके द्वारा विचार की गई यूनिट दरें संभावना रिपोर्ट तैयार करते समय किए गए बाजार सर्वेक्षण (अर्थात् वर्ष 2013) तथा इसी प्रकार के उपस्कर के लिए ऑफशोर कार्गो बर्थ प्रस्ताव में विचार की गई लागत पर आधारित है। चूंकि, सूचित किए गए प्रत्येक उपस्कर की लागत वर्ष 2013 से संबंधित संभावना रिपोर्ट पर आधारित है इसलिए यह अवधारणा है कि वे मौजूदा बाजार दरों को दर्शाती है और इसलिए इस विश्लेषण में उन पर विश्वास किया गया है।

(ग) विविध पूंजी लागत अग्रणी भुगतान, कार्यगत पूंजी लाभांश एवं निर्माण के दौरान ब्याज के लिए सम्पूर्ण सिविल एवं उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत होने का अनुमान लगाया गया है, जो बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल एवं अन्य कार्गो टर्मिनल्स के लिए जारी दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के अनुसार है।

(vii) लगाई गई पूंजी पर प्रतिलाभ की गणना दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के अनुसार अनुमानित पूंजीगत लागत के 16 प्रतिशत की दर से की जाती है।

(viii) **संचालन लागत :**

(क) एमबीपीटी ने नवम्बर 2013 के अपने संशोधित प्रस्ताव में कहा है कि इसके द्वारा विद्युत एवं ईंधन लागत की गणना करते समय 6132 कार्य घंटों पर विचार किया गया है। तथापि, विद्युत एवं ईंधन लागत की गणना करते समय वास्तव में 6000 घंटों पर ही विचार किया गया प्रतीत होता है। ऐसी स्थिति के लिए कारण स्पष्ट नहीं किया गया है। 6132 घंटों के लिए प्रतिवर्ष विद्युत एवं ईंधन का उपभोग, जो 70 प्रतिशत उपभोग पर आधारित है (अर्थात् 24 घण्टे x 365 दिन x 70 प्रतिशत उपयोगिता), जैसाकि अन्य अग्रणी प्रशुल्क मामलों में विद्युत एवं ईंधन की लागत का अनुमान लगाते समय किया गया है, का इस मामले में भी विचार किया गया है।



(ख) **विद्युत लागत :**

एमबीपीटी द्वारा विद्युत लागत का अनुमान 6 ईएलएल केन को 6000 घण्टे संचालित करने पर 100 यूनिट प्रति घण्टा विद्युत उपभोग के अनुसार किया गया है तथा विद्युत लागत 7.90 रु. प्रति यूनिट मानी गई है।

बहुउद्देशीय बर्थ के लिए जारी किए गए वर्ष 2008 के अग्रणी दिशा-निर्देशों में 20 टन की ईएलएल केन के संचालन पर प्रति घण्टा 100 यूनिट की विद्युत लागत का मानदण्ड निर्धारित किया गया है। हांलाकि, एमबीपीटी ने 30 टन क्षमता की गोदी केन के लिए भी इसी मात्रा में विद्युत उपभोग की अभिकल्पना की है। यह स्मरण किया जा सकता है कि एमबीपीटी में ऑफशोर बहुउद्देशीय बर्थ के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के संबंध में किए गए विश्लेषण हेतु लिखित में दर्ज कारणों तथा एमबीपीटी द्वारा लगाए गए अनुमान के आधार पर 30 टन ईएलएल केन के एक घण्टे संचालन हेतु 100 यूनिट विद्युत उपभोग अवधारणा पर विश्वास किया गया। इस मामले में भी इसी स्थिति पर विचार किया जा रहा है, जैसाकि पोर्ट द्वारा प्रस्तावित किया गया है।

जैसाकि पूर्ववर्ती पैराग्राफ में चर्चा की गई है, विद्युत लागत की गणना प्रति केन 6132 कार्य घण्टों पर आधारित है।

विद्युत की यूनिट लागत की गणना 7.52 रु. प्रति यूनिट की गई है, जैसाकि एमबीपीटी द्वारा उस समय प्रस्तुत किए गए दस्तावेजी प्रमाण के आधार पर ऑफशोर बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते समय विचार किया गया था।

(ग) **ईंधन लागत :**

(i) एमबीपीटी ने कहा है कि ईंधन लागत की गणना एमएचसी, बैगिंग मशीनों, पोर्टबल कनवेयर्स, पेलोडर्स, 10 टन के फोर्कलिफ्ट एवं 20 टन के फोर्कलिफ्ट के लिए टीएएमपी के दिशा-निर्देशों के आधार पर की गई है। इस संबंध में यह उल्लेखनीय है कि उपर्युक्त उपस्कर सूची में से, बहुउद्देशीय बर्थ के अग्रणी दिशा-निर्देशों में केवल 10 टन फोर्कलिफ्ट के लिए 10 लीटर प्रति घण्टे तथा 10 टन पेलोडर्स के लिए 12 लीटर प्रति घण्टे के लिए ही ईंधन उपभोग का निर्धारण किया गया है जिसे एमबीपीटी द्वारा उपर्युक्त ढंग से स्वीकार कर लिया गया है। तथापि, एमबीपीटी ने एमएचसी के मामले में 15 लीटर प्रति घण्टे, बैगिंग मशीन के मामले में 12 लीटर प्रति घण्टे, पोर्टबल कनवेयर्स के मामले में 12 लीटर प्रति घण्टे तथा 20 टन के फोर्कलिफ्ट के मामले में 20 लीटर प्रति घण्टे के ईंधन उपभोग का आधार स्पष्ट नहीं किया है। उपर्युक्त सूचीबद्ध उपस्करों के मामले में ईंधन उपभोग मानदण्डों के अभाव में इस विश्लेषण में एमबीपीटी द्वारा सूचित स्थिति पर विश्वास किया जाता है।

जैसाकि पूर्ववर्ती पैराग्राफ में चर्चा की गई है उपर्युक्त प्रत्येक उपस्कर में से प्रत्येक के लिए ईंधन लागत की गणना 6132 कार्य घण्टों को ध्यान में रखकर की गई है।

एमबीपीटी द्वारा ईंधन की प्रति यूनिट 56 रु./लीटर को डीजल की मौजूदा व्याप्त दर 60.70 रु./लीटर के साथ अद्यतन किया गया है, इस विश्लेषण में सभी उपस्करों की ईंधन लागत का अनुमान लगाते समय इस व्याप्त दर को ही ध्यान में रखा गया है।

(घ) एमबीपीटी द्वारा सिविल कार्य के लिए मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत सिविल लागत का 1 प्रतिशत तथा यांत्रिक उपकरण लागत का 5 प्रतिशत निर्धारित किया है, जो दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के अनुसार है।

(ङ) अग्रणी दिशा-निर्देशों में 'बीमा' के अनुमान हेतु सकल अचल परिसम्पत्तियों के लिए 1 प्रतिशत का मानदण्ड तथा 'अन्य खर्चों' के लिए सकल अचल परिसम्पत्तियों का 5 प्रतिशत निर्धारित किया गया है। तथापि, एमबीपीटी ने विविध परिसम्पत्तियों के हिस्से के रूप में यांत्रिक कार्य संघटक सहित यांत्रिक कार्यों की लागत का 1 प्रतिशत एवं 5 प्रतिशत बीमा एवं अन्य खर्चों के लिए अनुमानित किया है। दूसरे शब्दों में, एमबीपीटी ने इस आधार पर बीमा लागत एवं अन्य खर्चों के अनुमान में सिविल कार्यों की लागत को शामिल नहीं किया है कि सिविल कार्यों में केवल निकर्षण की लागत शामिल होती है तथा निकर्षण अचल परिसम्पत्तियों का हिस्सा नहीं है। इस विश्लेषण में इस स्थिति का विचार किया गया है।

(च) अग्रणी प्रशुल्क निर्धारण के लिए वर्ष 2008 में जारी किए दिशा-निर्देशों के अनुरूप, एमबीपीटी द्वारा कंपनी अधिनियम, 1956 के प्रावधानों के आधार पर स्वीकृत 10.34 प्रतिशत की दर की अपेक्षा प्रासंगिक परिसम्पत्तियों के समूह के लिए कंपनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित दरों के अनुसार उपकरण लागत का 10 प्रतिशत अवमूल्यन के तौर पर काटा जाता है। एमबीपीटी ने सिविल कार्यों के आधार पर अवमूल्यन की गणना नहीं की है, जो संचालन कार्यकलापों का हिस्सा है और न ही सिविल लागत के आधार पर यह गणना की है जो विविध परिसम्पत्तियों का हिस्सा है तथा उसके द्वारा यह गणना इस तथ्य पर आधारित है कि सिविल कार्यों में केवल निकर्षण की लागत शामिल होती है और निकर्षण अचल परिसम्पत्तियों का हिस्सा नहीं है। इस विश्लेषण में इस स्थिति पर विचार किया गया है।

(छ) वर्ष 2008 के अग्रणी प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यह निर्धारण किया गया है कि पोर्ट भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क का अनुमान संबंधित मुख्य पोर्ट ट्रस्ट की दर मानो में निर्धारित दरों पर आधारित है। एमबीपीटी द्वारा लाइसेंस शुल्क का अनुमान 50 रु. प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर से 40,000 वर्ग मीटर क्षेत्र के लिए लगाया गया है। 50 रु. प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर सुविधाओं की स्थापना कर अथवा किए बिना खुले क्षेत्र में भंडारण/कार्गो संचालन के लिए लाइसेंस शुल्क से संबंधित एमबीपीटी

के दर मानो के संबंध में खण्ड 3.3 में निर्धारित खुले क्षेत्र की दर है, जिसमें ऑफशोर कार्यकलापों के लिए उपभोक्ताओं द्वारा कार्गो संचालन उपकरणों का प्रयोग किया जाता है। इस विश्लेषण में इस स्थिति पर विचार किया गया है।

(ix) दिशा-निर्देशों के अनुसार बर्थिंग सेवाओं के लिए संचालन लागत बर्थ लागत का 1 प्रतिशत निर्धारित किया जाना अपेक्षित है।

एमबीपीटी ने बर्थिंग कार्यकलापों से संबंधित पूंजीगत लागत पर बीमा 1 प्रतिशत की दर से, अवमूल्यन 3.34 प्रतिशत की दर से तथा अन्य खर्च 5 प्रतिशत की दर से निर्धारित करने पर विचार किया है जिसमें अनुरक्षण के लिए 1 प्रतिशत के निर्धारित मानदण्ड के अतिरिक्त बर्थिंग सेवाओं के लिए अपेक्षित वार्षिक राजस्व का अनुमान लगाते समय निकर्षण लागत को शामिल नहीं किया है।

हालांकि दिशा-निर्देशों में बर्थ लागत का 1 प्रतिशत संचालन लागत के रूप में सीमित करने का प्रावधान किया गया है परंतु परिसम्पत्तियों के लिए पर्याप्त बीमा कवर की आवश्यकता होती है और इस तथ्य से भी इंकार नहीं किया जा सकता कि टूट-फूट के कारण परिसम्पत्ति के मूल्य में अवमूल्यन भी होता है। मुख्य पोर्ट ट्रस्ट पर अग्रणी बर्थ हायर का निर्धारण करते समय इस स्थिति को मान्यता प्रदान की गई थी तथा बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा का मूल्यांकन करते समय बीमा एवं अवमूल्यन लागत पर भी विचार किया गया था।

उपर्युक्त स्पष्ट की गई स्थिति के दृष्टिगत बर्थ हायर सेवा से अपेक्षित राजस्व के मूल्यांकन हेतु संचालन लागत का अनुमान लगाते समय इस मामले में भी बीमा लागत एवं अवमूल्यन लागत के पहलू पर विचार किया गया है। जैसाकि एमबीपीटी द्वारा किया गया है बीमा लागत एवं अवमूल्यन लागत के पहलू की गणना करते समय निकर्षण लागत के संघटक को शामिल नहीं किया गया है।

हालांकि, अन्य मुख्य पोर्ट ट्रस्ट के किसी भी अग्रणी प्रशुल्क मामले में बर्थिंग कार्यकलाप से संबंधित संचालन खर्चों का निर्धारण करते समय अन्य खर्चों को बर्थ लागत के 5 प्रतिशत तक नहीं माना गया है।

(x) एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत अग्रणी प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रस्तुत किए गए ब्यौरे को उपर्युक्त विश्लेषण के दृष्टिगत संशोधित किया गया है। संशोधित विवरण की एक प्रति संलग्नक-1 के रूप में संलग्न की गई है।

(क) कार्गो संचालन कार्यकलापों के लिए अपेक्षित वार्षिक राजस्व, जो संचालन लागत और लगाई गई पूंजी पर प्राप्त प्रतिलाभ का योग होता है, पोर्ट द्वारा लगाए गए अनुमान 120.07 करोड़ रु. की तुलना में 120.19 करोड़ रु. होने का अनुमान लगाया गया है।

(ख) जैसाकि बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अग्रणी दिशा-निर्देशों में निर्धारण किया गया है, एमबीपीटी ने कुल राजस्व अपेक्षा के 90 प्रतिशत हिस्से को संचालन प्रभारों तथा भंडारण प्रभारों एवं विविध प्रभारों के प्रत्येक के लिए 5 प्रतिशत के रूप में विभाजित किया है।

(ग) टर्मिनल की इष्टतम क्षमता की गणना में एमबीपीटी ने चार कार्गो (नौभार) मदों अर्थात् लौह एवं इस्पात उत्पादों, थोक माल कार्गो, बोराबंद कार्गो एवं कंटेनर कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी पर विचार किया है। तथापि, प्रति टन कार्गो संचालन प्रभार एवं भंडारण प्रभार केवल तीन कार्गो श्रेणियों अर्थात् थोक माल कार्गो, बोराबंद कार्गो एवं इकाई में वर्गीकृत तथा कंटेनर कार्गो के लिए ही निर्धारित किया गया है। ऐसा प्रतीत होता है कि इकाई में वर्गीकृत एवं कंटेनर कार्गो श्रेणी में ही लौह एवं इस्पात उत्पादों एवं कंटेनर कार्गो की कुल कार्गो हिस्सेदारी को शामिल कर लिया गया है। दूसरे शब्दों में, एमबीपीटी ने लौह एवं इस्पात उत्पादों तथा कंटेनर कार्गो दोनों के लिए एक समान संचालन दर तथा एक समान भंडारण दर का निर्धारण किया है। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि लौह एवं इस्पात उत्पादों तथा कंटेनर कार्गो दोनों ही श्रेणियों के लिए इष्टतम क्षमता का निर्धारण करते समय पोर्ट द्वारा प्रस्तावित 7500 टन प्रतिदिन की एक समान संचालन दर का प्रस्ताव किया गया है। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि संचालन दर एक समान है, लौह एवं इस्पात उत्पादों तथा कंटेनर कार्गो दोनों के लिए ही एक समान संचालन एवं भंडारण दर पर विचार किया जाना अतर्कसंगत नहीं होगा। इसलिए, इकाई में वर्गीकृत एवं कंटेनर कार्गो के लिए निर्धारित की गई प्रति टन संचालन प्रभार एवं भंडारण प्रभार प्रत्येक कार्गो श्रेणी अर्थात् लौह एवं इस्पात उत्पादों एवं कंटेनर कार्गो के लागू करने पर विचार किया गया है।

(घ) प्रति टन संचालन प्रभारों की गणना के संदर्भ में एमबीपीटी ने इकाई में वर्गीकृत एवं कंटेनर कार्गो, थोक माल कार्गो एवं बोराबंद कार्गो के संबंध में मौजूदा गोदी दरों का ध्यान रखते हुए इस स्थिति के आधार पर कि मौजूदा गोदी दर अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने की स्थिति में नहीं है, एमबीपीटी ने मौजूदा दरों के आधार पर अनुमानित राजस्व अपेक्षा में कमी का प्रतिशत निर्धारित किया है तथा मौजूदा दरों के प्रतिशत को बढ़ाने का अनुरोध किया है। इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि संचालक के लिए संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण करने के एक आधार के रूप में एमबीपीटी ने गोदी में व्याप्त मौजूदा दर पर विचार किया जाना उपयुक्त नहीं होगा क्योंकि एमबीपीटी की मौजूदा दरें कार्यकलाप/कार्गो आधारित लागत पर आधारित नहीं हैं। इसलिए, एक कार्गो मद के प्रशुल्क का दूसरे कार्गो मद के प्रशुल्क में प्रति सबसिडी के रूप में स्थानांतरित होने की संभावना से नकारा नहीं जा सकता है। विरासत लागत एमबीपीटी की मौजूदा दरों का हिस्सा हो सकता है जबकि विरासत लागत नए संचालक की लागत का भाग नहीं होगी। इसलिए, यह उपयुक्त पाया गया है कि लौह एवं इस्पात उत्पादों, बोराबंद कार्गो, थोक माल कार्गो एवं कंटेनर कार्गो के संबंध में प्रति टन संचालन दर का निर्धारण प्रत्येक कार्गो श्रेणी की संचालन दरों के आधार पर किया गया है तथा अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने के लिए विदेशी एवं तटीय कार्गो को 74:26 का अनुपात रखा गया है, जैसाकि एमबीपीटी में ऑफशोर बहुउद्देशीय बर्थ सहित विभिन्न अन्य बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के संबंध में प्रति टन संचालन दर का निर्धारण करते समय किया गया है, जिसके संबंध में अभी हाल ही में संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण किया गया है। ऐसा करते समय, जैसाकि पूर्ववर्ती पैराग्राफ में स्पष्ट किया गया है, बोराबंद कार्गो की क्षमता में परिवर्तन तथा वार्षिक राजस्व अपेक्षा में थोड़े बहुत परिवर्तन करने का ध्यान रखा गया है।

- (ड.) सरकार के नीतिगत निर्देशों के अनुसार रियायती प्रशुल्क तटीय कार्गो (कूड ऑयल, लौह अयस्क तथा लौह अयस्क पैलेट्स सहित थर्मल कोल एवं पीओएल के अतिरिक्त) एवं तटीय जलयानों के लिए सामान्य कार्गो/जलयान संबंधी प्रशुल्कों के 60 प्रतिशत तक निर्धारित किया गया है। तदनुसार, एमबीपीटी ने सरकारी नीति के अनुरूप लौह एवं इस्पात उत्पादों, थोक माल कार्गो, बोराबंद कार्गो एवं कंटेनर कार्गो के लिए रियायती दरों का प्रस्ताव किया है।
- (च) एमबीपीटी ने कहा है कि घाट-शुल्क प्रभार में श्रम, श्रम का प्रबंधन एवं निरीक्षण, कार्गो का नियंत्रण एवं निरीक्षण, कार्गो संचालन उपस्करों इत्यादि के संचालन एवं रख-रखाव जैसी सेवाएं शामिल हैं। इस प्रावधान का घाट-शुल्क अनुसूची के नीचे दरों के मान के नीचे एक नोट के रूप में शामिल किया गया है।
- (छ) प्रस्तावित दरों के मान में एमबीपीटी सभी आयात कार्गो के लिए 5 दिन तथा सभी निर्यात कार्गो के संबंध में 15 दिन की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया है। आयात कार्गो के संबंध में 5 दिन तथा निर्यात कार्गो के संबंध में 15 दिन की निःशुल्क अवधि का निर्धारण बहुउद्देशीय बर्थ में आयात एवं निर्यात कार्गो हेतु निर्धारित मानदण्डों के अनुसार है।

पोर्ट ने निर्धारित निःशुल्क अवधि के अतिरिक्त भंडारण प्रभारों को आकर्षक बनाने के लिए थोक माल कार्गो एवं बोराबंद कार्गो प्रत्येक के लिए कार्गो हिस्सेदारी क्षमता का 3 प्रतिशत तथा इकाई में वर्गीकृत एवं कंटेनर कार्गो (अर्थात् लौह एवं इस्पात उत्पादों और कंटेनर कार्गो) की कार्गो हिस्सेदारी क्षमता के 30.70 प्रतिशत पर विचार किया है। इस गणना में एमबीपीटी ने यह दर्शाया है कि थोक माल कार्गो, बोराबंद कार्गो एवं इकाई में वर्गीकृत तथा कंटेनर कार्गो 15.46 दिन की अवधि के लिए भंडारण राजस्व प्राप्त करेंगे।

भंडारण प्रभारों की गणना के संबंध में भी एमबीपीटी ने अपनी गणना इकाई में वर्गीकृत एवं कंटेनर कार्गो, थोक माल कार्गो एवं बोराबंद कार्गो के संबंध में मौजूदा भंडारण प्रभारों पर आधारित रखी है। पूर्ववर्ती पैराग्राफ में स्पष्ट किए गए कारणों को ध्यान में रखते हुए संचालक के लिए संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण के आधार के तौर पर एमबीपीटी के मौजूदा भंडारण प्रभारों पर विचार किया जाना उपयुक्त नहीं होगा। उहाराव अवधि से संबंधित सूचना के आधार पर एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत कार्गो भंडारण प्रभार के प्रतिशत के अनुसार इकाई में वर्गीकृत एवं कंटेनर कार्गो, थोक माल कार्गो एवं बोराबंद के संबंध में भंडारण प्रभारों का पुनः निर्धारण किया गया है। उपर्युक्त स्थिति के आधार पर तथा अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा में संशोधन के दृष्टिगत निःशुल्क दिवसों के बीत जाने के बाद 20 दिन की पहली स्लैब के लिए दर सुविधा स्थल पर संचालित किए जाने वाले सभी कार्गो के लिए 2.10 रु. प्रति टन प्रति दिन निर्धारित की गई है। इसके बाद के स्लैब के लिए दरें, जैसाकि एमबीपीटी द्वारा प्रस्ताव किया गया है, पहली स्लैब से 1.5 एवं 2 गुणा निर्धारित की गई है।

- (ज) पोर्ट द्वारा बर्थिंग सेवाओं से राजस्व अपेक्षा 45.12 करोड़ रु. होने का अनुमान लगाया गया है। एमबीपीटी ने विदेश जाने वाले जलयानों के लिए डालर के अर्थों में बर्थ हायर 0.035 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा तत्संबंधी अंश और तटीय जलयानों के लिए रु. के अर्थों में 1.29 रु. प्रति जीआरटी निर्धारित किया है।

बर्थ हायर का निर्धारण करते समय एमबीपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण इसके द्वारा संचालन एवं भंडारण प्रभारों का निर्धारण करने के लिए अपनाए गए दृष्टिकोण अर्थात् मौजूदा दरों के अतिरिक्त अपेक्षित वृद्धि प्रतिशत पर आधारित है। बर्थ हायर प्रभारों के मामले में, प्रभार की वसूली माल की अपेक्षा जलयान पर वसूला जाता है। इसलिए, बर्थ हायर प्रभार की गणना संदर्भाधीन मामले में इस प्राधिकरण द्वारा अन्य अग्रणी प्रशुल्क मामलों में स्वीकृत नियामक दृष्टिकोण पर आधारित है।

विदेशी जलयानों एवं तटीय जलयानों के बीच 74:26 अनुपात के आधार पर बर्थिंग सेवाओं से संशोधित राजस्व आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए तथा एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत ब्यौरे के अनुसार तटीय जलयानों के जीआरटी घण्टों एवं विदेश जाने वाले जलयानों के जीआरटी घण्टों के अनुपात को ध्यान में रखते हुए विदेशी जाने वाले जलयानों के लिए अग्रणी बर्थ हायर दर 5.271 प्रति जीआरटी प्रति घण्टा अथवा तत्संबंधी अंश तथा तटीय जलयानों के लिए अग्रणी बर्थ हायर दर 3.162 प्रति जीआरटी प्रति घण्टा अथवा तत्संबंधी भाग निर्धारित किया गया है। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना आवश्यक है कि बर्थिंग कार्यकलापों के अंतर्गत पूंजीगत लागत एवं संचालन लागत की गणना सभी चार बर्थ के संबंध में की गई है। इसलिए, उपर्युक्त निर्धारित बर्थ हायर सभी चार बर्थों के संदर्भ में लागू है। किसी जलयान द्वारा केवल एक बर्थ का अधिभोग किए जाने की स्थिति में केवल एक बर्थ के लिए प्रासंगिक दर को ही लागू किया जाना चाहिए। इस प्रकार, किसी जलयान द्वारा केवल एक बर्थ का ही अधिभोग किए जाने की स्थिति में विदेशी जलयानों के मामले में 1.3178 प्रति जीआरटी प्रति घण्टा की अग्रणी बर्थ हायर दर अथवा तत्संबंधी अंश तथा तटीय जलयानों के मामले में 0.7906 प्रति जीआरटी प्रति घण्टा की अग्रणी बर्थ हायर दर अथवा तत्संबंधी अंश लागू होगा। इस संदर्भ में एक उपयुक्त नोट का निर्धारण बर्थ हायर प्रभारों के अंतर्गत संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित किया गया है। ड्राइ (शुष्क) थोक कार्गो के संचालन हेतु विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट के आंतरिक हार्बर में वेस्ट क्वे-नार्थ बर्थ (डब्ल्यू क्यू-7 एवं डब्ल्यू क्यू-8) के विकास हेतु अग्रणी प्रशुल्कों का निर्धारण करते समय ऐसे ही दृष्टिकोण को अपनाया गया है।

इस प्राधिकरण द्वारा अन्य मुख्य पोर्ट ट्रस्टों पर अग्रणी बर्थ हायर को अंतिम रूप देते समय केवल रुपये के अर्थों में अग्रणी बर्थ हायर प्रभार को अनुमोदित करने का निर्णय पहले ही लिया जा चुका है। इसलिए, एमबीपीटी में विदेश जाने वाले जलयानों के लिए बर्थ हायर प्रभार को रु. में ही दर्शाया जाता है, जो इस प्राधिकरण द्वारा अन्य अग्रणी प्रशुल्क मामलों में लिए गए निर्णय के अनुरूप है।

- (xi) प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में, एमबीपीटी ने “तटीय जलयानों” “विदेशी जलयानों” तथा “प्रतिदिन” जैसे शब्दों को परिभाषित करने का प्रस्ताव किया है। उपर्युक्त परिभाषाएं एमबीपीटी द्वारा दरों के मान में कथित शब्दों के लिए निर्धारित की गई परिभाषाओं के अनुरूप पाई गई हैं।

- (xii) प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में एमबीपीटी ने किसी जलयान को तटीय जलयान एवं विदेशी जलयान के रूप में वर्गीकृत करने, टर्मिनल की वजह से एक युक्तिसंगत स्तर के बाद विलम्ब हेतु प्रभारों की वसूली न करना, विलम्बित भुगतानों/प्रतिभुगतानों पर ब्याज की वसूली, बिलों/सकल भार इत्यादि को पूर्ण गुणक में बदलने जैसी कुछ शर्तों का प्रस्ताव किया है जो दरों के मान में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुरूप है।
- (xiii) चूँकि डालर में किसी प्रशुल्क का निर्धारण नहीं किया जा रहा है इसलिए एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित डालर के अर्थों में निर्धारित प्रभारों को भारतीय रु. में प्राप्त करने संबंधी शर्त की अनुमति प्रदान नहीं की गई है।
- (xiv) जैसाकि अन्य दरों के मान में शामिल किया गया है टर्मिनल संचालक को अधिकतम दरों से कम प्रभारों की वसूली करने की छूट देने संबंधी शर्त को एमबीपीटी की संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में शामिल किया गया है।
- (xv) बर्थ हायर अनुसूची के अंतर्गत एमबीपीटी ने कुछ शर्तों का प्रस्ताव किया है जैसे कि जलयान द्वारा बर्थ पर स्थान ग्रहण करने के समय बर्थ हायर अवधि की गणना; बर्थ हायर में बर्थ पर प्रदान की जाने वाली सेवाओं जैसे बर्थ का अधिभोग, कचरा हटाना, बर्थ की सफाई, अग्नि सुरक्षा इत्यादि के प्रभार शामिल करना; टर्मिनल संचालक के उपस्कर खराब होने या विद्युत व्यवधान या किसी ऐसे कारण की वजह से यदि जलयान बर्थ पर एक घण्टे अथवा इससे अधिक समय तक खड़ा रहता है तो बर्थ हायर प्रभार की वसूली न करना; जलयान द्वारा चलने की तैयारी के सिगनल देने के बाद 4 घंटे तक बर्थ हायर लागू न करना; अनुकूल ज्वारीय परिस्थितियों के इंतजार में जहाज के प्रतीक्षा समय को शामिल न करना; प्रतिकूल मौसम तथा रात्रि नौवहन की कमी को बर्थ हायर में छूट के लिए निर्धारित 4 घण्टों में शामिल न करना; गलत सिगनल तथा "गलत सिगनल" की परिभाषा की अनुचित व्याख्या के लिए एक दिन (24 घण्टे) के बर्थ हायर प्रभार के समकक्ष दण्डात्मक बर्थ हायर प्रभार का प्रावधान करना। ये शर्तें अग्रणी प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित किए गए प्रावधानों के अनुरूप हैं और इसलिए इनका निर्धारण एमबीपीटी की संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में किया गया है।
- (xvi) भंडारण प्रभार अनुसूची के अंतर्गत एमबीपीटी ने रविवार सीमा शुल्क अधिसूचित अवकाश तथा पोर्ट अवकाश दिवस को निःशुल्क अवधि की गणना में शामिल न करने, संचालक के कारणों की वजह से संचालक द्वारा कार्गो को डिलीवर न किए जाने की स्थिति में उस अवधि भंडारण प्रभार वसूल न करने, विलम्ब शुल्क को पूर्णक में बदलने जैसी शर्तों का निर्धारण किया है, जो अन्य अग्रणी प्रशुल्क अनुसूचियों में निर्धारित इसी प्रकार की शर्तों के अनुरूप है।
- (xvii) भंडारण प्रभार अनुसूची के अंतर्गत, एमबीपीटी ने इस प्रभाव के लिए एक नोट निर्धारित किया है कि प्रवेश की अनुमति न दिए गए कार्गो पर कोई प्रभार नहीं वसूला जाएगा तथा रोके गए कार्गो पर विलम्ब शुल्क की वसूली कार्गो के टर्मिनल होने की तारीख से उसके वहां से जाने की तारीख तक की जाएगी। इस नोट में यह भी कहा गया है कि प्रवेश की अनुमति न दिए गए कार्गो को जहाज के मालिक द्वारा टर्मिनल संचालक द्वारा नोटिस दिए जाने की तारीख से तीन दिन के भीतर हटाना होगा तथा इसकी अनुपालना न किए जाने की स्थिति में टर्मिनल संचालक द्वारा ऐसे माल को जहाज के मालिक के खर्च पर हटाया जाएगा। इस संबंध में यह उल्लेखनीय है कि ऐसी ही शर्त एमबीपीटी के दर मान में भी मौजूद है। इंडियन मर्चेंट चैम्बर (आईएमसी) की इन टिप्पणियों के संबंध में कि अगले जलयान में रखे जाने तक रोक कर रखे गए कार्गो के स्थानांतरण, गतिशीलता एवं भंडारण का प्रभार शिपिंग लाइन/एजेंटों द्वारा वहन किया जाएगा, यह उल्लेख किया जाना आवश्यक है कि इस शर्त में प्रवेश की अनुमति न दिए गए कार्गो को हटाने के प्रभार को शामिल किया गया है न कि आईएमसी द्वारा उल्लिखित परिदृश्य को शामिल किया गया है। आईएमसी द्वारा उल्लिखित परिदृश्य के लिए, बीओटी संचालक एमबीपीटी द्वारा अनुपालना किए जा रही प्रक्रिया-विधि की अनुपालना कर सकते हैं।
- (xviii) वर्ष 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.2 में यह अपेक्षा की गई है कि इस प्राधिकरण द्वारा कार्य-निष्पादन मानकों के साथ संदर्भ प्रशुल्क का भी निर्धारण किया जाए। हालांकि, वर्ष 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार इस प्राधिकरण के लिए पोर्ट द्वारा प्रस्तावित कार्य-निष्पादन मानकों की अनुपालना करना आवश्यक नहीं है परंतु यह अवधारणा अतर्कसंगत नहीं होगी कि पोर्ट द्वारा युक्तिसंगत एवं प्राप्य कार्य-निष्पादन मानकों का निर्धारण किया जाए।

एमबीपीटी द्वारा थोक माल कार्गो, बोराबंद कार्गो, कंटेनर कार्गो तथा लौह एवं इस्पात उत्पादों के संबंध में कार्य-निष्पादन मानकों का निर्धारण किया गया है। जिन कार्गो मर्दों के लिए कार्य-निष्पादन मानकों का निर्धारण किया गया है, वे संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में प्रस्तावित कार्गो मर्दों के प्रशुल्क के समान होने चाहिए। एमबीपीटी ने लौह एवं इस्पात के मामले में 4000 टन प्रतिदिन तथा थोक माल कार्गो, बोराबंद कार्गो एवं कंटेनर कार्गो के मामले में प्रत्येक के लिए 2500 टन प्रतिदिन के सांकेतिक मानदण्डों का निर्धारण कर कार्य-निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। चूँकि इन सांकेतिक मानदण्डों को उस समय निम्नतर पाया गया जब इनकी तुलना लौह एवं इस्पात एवं कंटेनर कार्गो प्रत्येक के मामले में 7500 टन प्रतिदिन प्रति बर्थ तथा थोक माल कार्गो एवं बोराबंद कार्गो के लिए 4000 टन प्रतिदिन प्रति बर्थ की इष्टतम क्षमता गणना के साथ की जाती है, इसलिए एमबीपीटी से यह अनुरोध किया गया था कि कार्य-निष्पादन मानकों की समीक्षा की जाए। इस संबंध में, एमबीपीटी ने कहा है कि कार्य-निष्पादन मानकों की समीक्षा आवश्यक नहीं है क्योंकि कार्य-निष्पादन मानकों के लिए प्रस्तावित मानदण्ड ग्राही द्वारा अनुरक्षित किए जाने वाले न्यूनतम मानदंड हैं तथा यह आदर्श रियायत करार पर आधारित हैं और कि यह अधिक उपयुक्त होगा।

कोयला संचालन टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु कोचीन पोर्ट ट्रस्ट तथा बहुउद्देशीय ऑफशोर कार्गो टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव को अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण ने यह पाया है कि अभी हाल ही के इन दो मामलों में संबंधित मुख्य पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित कार्य-निष्पादन मानक काफी निम्नतर है।

वर्ष 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.5 में यह निर्धारण किया गया है कि टीएमपी द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क एवं कार्य-निष्पादन मानक का उल्लेख बोली दस्तावेज तथा बाद में पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में किया जाएगा। उपर्युक्त दिशा-निर्देशों के अनुसार, रियायत करार में शामिल किए जाने वाले स्तर तक कार्य-निष्पादन मानकों को प्राप्त कर लिए जाने पर संचालक सूचक संदर्भ प्रशुल्क के अतिरिक्त 15 प्रतिशत तक वृद्धि करने के लिए पात्र होगा। इस प्रकार, प्रशुल्क में बढ़ोतरी का दावा करने के लिए कार्य-निष्पादन मानकों को प्राप्त करना वर्ष 2013 के दिशा-निर्देशों का आधार है। मुख्य पोर्ट ट्रस्टों से प्राप्त प्रस्तावों के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किए जाने वाले कार्य-निष्पादन मानक ऐसा प्रतीत होता है कि सम्पूर्ण रियायत अवधि करार के दौरान संचालक द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रशुल्क पर महत्वपूर्ण प्रभाव डालेंगे। वर्ष 2013 के दिशा-निर्देशों में अभिकल्पित कार्य-निष्पादन से जुड़े हुए प्रशुल्क के प्रावधान के दृष्टिगत यह उपयुक्त होगा कि मुख्य पोर्ट ट्रस्ट यथा सतर्कता रखे और केवल पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी आदर्श रियायत करार के कार्य-निष्पादन मानक के परिशिष्ट-15 में उल्लिखित मानदण्डों को स्वीकार करने के अतिरिक्त युक्तिसंगत स्तर पर कार्य-निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करते समय पर्याप्त ध्यान रखे। परिशिष्ट-15 में सुझाव दिया गया है कि मानदण्ड मुख्य कार्गो मर्दों एवं अन्य पैरामीटरों के लिए सकल बर्त प्रति दिन आरुटपुट के संबंध में सांकेतिक है। पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित कार्य-निष्पादन मानक यदि इष्टतम घाट क्षमता की गणना में सुविचारित संचालन दर से कम भी हो तो वर्ष 2013 के दिशा-निर्देशों के अनुसार बीओटी संचालकों के पास कार्य-निष्पादन में बिना किसी बढ़ोतरी के रियायत करार में निर्धारित निम्नतर कार्य-निष्पादन मानकों को प्राप्त करने पर सूचक संदर्भ प्रशुल्क में 15 प्रतिशत तक प्रशुल्क संशोधन करने का विकल्प होगा। ऐसा करने से शायद वह इच्छित उद्देश्य पूरा नहीं होगा जिसके लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा संशोधित दिशा-निर्देश 2013 जारी किए गए हैं तथा इनमें प्रशुल्क बढ़ोतरी को कार्य-निष्पादन प्राप्ति के साथ जोड़ा गया है।

उपर्युक्त स्थिति के दृष्टिगत, पोत परिवहन मंत्रालय ने सभी मुख्य पोर्ट ट्रस्टों से प्राप्य एवं युक्तिसंगत कार्य-निष्पादन मानकों का सुझाव देने का अनुरोध किया है जो पीपीपी परियोजना की इष्टतम घाट क्षमता की गणना में शामिल आरुटपुट (संचालन) दर से निम्नतर नहीं होने चाहिए।

तदनुसार, एमबीपीटी के वर्तमान मामले में भी कार्य-निष्पादन मानकों का निर्धारण इष्टतम घाट क्षमता की गणना में शामिल आरुटपुट (संचालन) दर के आधार पर ही किया गया है। इस प्रकार, बोराबंद कार्गो के लिए प्रत्येक बर्त पर प्रतिदिन 4000 टन का कार्य-निष्पादन मानक तथा लौह एवं इस्पात उत्पादों एवं कंटेनर कार्गो के मामले में 2500 टन का कार्य-निष्पादन मानक निर्धारित किया गया है।

विभिन्न कार्गो के कार्य-निष्पादन मानकों को अभिशासित करने वाली शर्तों का निर्धारण करने संबंधी विशिष्ट अनुरोध के बावजूद एमबीपीटी द्वारा इसका निर्धारण नहीं किया गया है। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि वर्ष 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.2 के अनुसार इस प्राधिकरण के लिए कार्य-निष्पादन का निर्धारण करना आवश्यक है, हमारे लिए संशोधित कार्य-निष्पादन मानकों को संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के साथ अधिसूचित किया जाएगा।

- 9.1 उपर्युक्त के अध्यक्षीन, संदर्भ प्रशुल्क को अभिशासित करने वाली शर्तों के साथ संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची को संशोधित किया गया है।
- 9.2 संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची **संलग्नक- II** में दी गई है और हमारे द्वारा संशोधित एमबीपीटी के हार्बर वाल बर्त के लिए कार्य-निष्पादन मानकों को **संलग्नक- III** में दिया गया है।
- 9.3 उपर्युक्त दिए गए कारणों तथा परिणाम के लिए एमबीपीटी हार्बर वाल बर्त के लिए संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची को अनुमोदित किया जाता है तथा संशोधित कार्य-निष्पादन मानकों के साथ अधिसूचित किया जाता है।
- 9.4 वर्ष 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन मानकों का उल्लेख बोली दस्तावेज और पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में किया जाएगा। तदनुसार, एमबीपीटी को संदर्भ प्रशुल्क एवं कार्य-निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेज तथा इसके बाद पोर्ट द्वारा सहमत पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में शामिल करने की सलाह दी गई है।
- 10.1 वाणिज्यिक संचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्त वर्ष की 31 मार्च तक, प्रशुल्क को उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचक संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जो अधिकतम सीमा होगी। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क को प्रत्येक वर्ष स्वतः ही वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में प्रदत्त सूचीकरण के आधार पर संशोधित किया जाएगा, जो सम्पूर्ण रियायत अवधि के दौरान लागू होगा।

तथापि, पीपीपी संचालक दूसरे संचालन वर्ष से कार्य-निष्पादन मानकों ('कार्य-निष्पादन से जुड़ा हुआ प्रशुल्क') के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव करने के लिए स्वतंत्र होंगे, जो प्रासंगिक वित्त वर्ष के लिए सूचीबद्ध संदर्भ प्रशुल्क के अतिरिक्त होगा, परंतु ऐसा आगामी वित्त वर्ष की 1 अप्रैल से 90 दिन पूर्व किया जा सकेगा। ऐसा कार्य-निष्पादन से जुड़ा हुआ प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्त वर्ष के लिए सूचीबद्ध संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी)। कार्य-निष्पादन से जुड़ा हुआ प्रशुल्क आगामी वित्त वर्ष की एक तारीख से प्रभावी होगा और सम्पूर्ण वित्त वर्ष के लिए लागू होगा।

- 10.2 यह प्रस्ताव टीएमपी को परियोजना के रियायत करार के अंतर्गत नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियर से इस प्रमाण-पत्र के साथ प्रस्तुत किया जाएगा, जिसमें रियायत करार में यथा शामिल पूर्ववर्ती 12 माह में कार्य-निष्पादन मानकों की प्राप्ति अथवा संचालन के प्रथम वर्ष के वास्तविक माह की संख्या, जैसा भी मामला हो, की उपलब्धि को दर्शाया जाएगा।
- 10.3 प्रस्ताव प्राप्त होने पर, टीएमपी प्रस्ताव प्राप्ति के 7 दिन के भीतर वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में उल्लिखित कार्य-निष्पादन मानकों की प्राप्ति के संबंध में मुख्य पोर्ट ट्रस्ट के विचार प्राप्त करेगा।

- 10.4 यदि संचालक पूर्ववर्ती 12 माह में रियायत करार में शामिल कार्य-निष्पादन मानकों को प्राप्त नहीं करता है तो टीएमपी आगामी वित्त वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन से जुड़े हुए प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा तथा संचालक आगामी वित्त वर्ष के लिए केवल सूचीबद्ध संदर्भ प्रशुल्क को लागू करने के लिए पात्र होगा।
- 10.5 मुख्य पोर्ट ट्रस्ट के मतों पर विचार करने के बाद यदि टीएमपी इस बात से संतुष्ट हो कि रियायत करार में शामिल कार्य-निष्पादन मानकों को प्राप्त कर लिया गया है तो इसके द्वारा 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन से जुड़े हुए प्रशुल्क की अधिसूचना जारी की जाएगी तथा यह आगामी वित्त वर्ष के 1 अप्रैल से लागू होगी।
- 10.6 कार्य-निष्पादन से जुड़े हुए प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते हुए टीएमपी कार्य-निष्पादन मानकों तथा संचालक द्वारा इनकी अनुपालना का भी ध्यान रखा जाएगा। टीएमपी संचालक द्वारा कार्य-निष्पादन के मानकों की प्राप्ति अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य-निष्पादन के मानकों की प्राप्ति अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य-निष्पादन से जुड़े हुए प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार करने अथवा निरस्त करने पर निर्णय करेगा। सूचीबद्ध संदर्भ प्रशुल्क एवं कार्य-निष्पादन से जुड़े हुए प्रशुल्क के निर्धारण में वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट सोदाहरणों की अनुपालना की जाएगी।
- 10.7 संचालन के तीसरे वर्ष से पीपीपी संचालक के कार्य-निष्पादन से जुड़े हुए प्रशुल्क प्रस्ताव को टीएमपी द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा, जो स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पूर्ववर्ती 12 माह में कार्य-निष्पादन मानकों की प्राप्ति के अधीन होगा। तीसरे वर्ष से पीपीपी संचालक कार्य-निष्पादन से जुड़े हुए प्रशुल्क का प्रस्ताव 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ प्रस्तुत किया जाएगा तथा टीएमपी 20 मार्च तक इसकी अधिसूचना जारी करेगा और कार्य-निष्पादन से जुड़ा हुआ प्रशुल्क आगामी वित्त वर्ष से लागू होगा।
- 10.8 यदि किसी उपभोक्ता को टीएमपी द्वारा अधिसूचित कार्य-निष्पादन मानकों के पीपीपी संचालक द्वारा उपलब्धि प्राप्त न किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह टीएमपी को प्रत्यावेदन प्रस्तुत कर सकता है जो इसके बाद अभ्यावेदन की जांच करवाएगा तथा अपने निष्कर्ष संबंधित मुख्य पोर्ट ट्रस्ट को सौंपेगा। मुख्य पोर्ट ट्रस्ट संबंधित रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।
- 10.9 रियायत करार पर हस्ताक्षर करने के 15 दिन के भीतर संबंधित संचालक टीएमपी को रियायत करार अग्रेषित करेगा, जो इसे अपनी वेबसाइट पर उपलब्ध कराएगा।
- 10.10 पीपीपी संचालक द्वारा कार्गो ट्रैफिक, प्रतिदिन जहाज बर्थ आरुटपुट, जहाजों के औसत घुमाव समय, औसत प्री-बर्थिंग प्रतीक्षा समय तथा प्रत्येक के लिए अनुभूत प्रशुल्क के संबंध में टीएमपी को तिमाही रिपोर्ट प्रस्तुत की जाएगी। पीपीपी संचालक द्वारा प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के एक माह के भीतर तिमाही रिपोर्ट प्रस्तुत की जाएगी। टीएमपी द्वारा अपेक्षित अन्य कोई सूचना भी उनके द्वारा समय-समय पर प्रस्तुत की जाएगी।
- 10.11 टीएमपी अपनी वेबसाइट पर पीपीपी संचालक से प्राप्त सभी सूचनाएं प्रकाशित करेगा। तथापि, टीएमपी किसी पीपीपी संचालक से ऐसी कतिपय डाटा/प्रदत्त सूचना प्रकाशित न करने के अनुरोध पर विचार करेगा, जो वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील हैं। ऐसे अनुरोध के साथ प्रश्नाधीन डाटा/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के औचित्य के संबंध में विस्तृत ब्यौरा तथा इसे प्रकाशित करने की स्थिति में उनके राजस्व/संचालन पर पड़ने वाले विपरीत प्रभाव का विवरण भी प्रस्तुत किया जाएगा। इस संबंध में टीएमपी का निर्णय अंतिम होगा।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असाधारण/143/13]

अनुबंध-I

मुंबई पत्तन न्यास में हार्बर वॉल बर्थ के लिए संदर्भ प्रशुल्क गणना

रुपये करोड़ में

क्र.सं.	विवरण	एमबीपीटी द्वारा नवंबर 2013 में प्रस्तुत संशोधित अनुमान	टीएमपी द्वारा आशोधित अनुमान
<b>I</b>	<b>ईष्टतम क्षमता</b>		
	<b>ईष्टतम घाट क्षमता</b>		
(क)	विभिन्न कार्गो मर्दों का क्षमता का अंश		
	लौह और स्टील उत्पादों की क्षमता का प्रतिशत अंश (एस 1)	77%	77%
	ब्रेक बल्क कार्गो की क्षमता का प्रतिशत अंश (एस 2)	15%	15%
	बैगड कार्गो की क्षमता का प्रतिशत अंश (एस 3)	7%	7%
	कंटेनरीकृत कार्गो की क्षमता का प्रतिशत अंश (एस 4)	1%	1%
(ख)	जलयानों की संचालन दर (4 बर्थ)		
	लौह और स्टील उत्पाद ले जाने वाले जलयानों की संचालन दर (पी 1)	30000	30000
	ब्रेक और बल्क कार्गो ले जाने वाले जलयानों की संचालन दर (पी 2)	10000	10000
	बैगड कार्गो ले जाने वाले जलयानों की संचालन दर (पी 3)	10000	16000
	कंटेनरीकृत कार्गो ले जाने वाले जलयानों की संचालन दर (पी 4)	30000	30000

(ग)	टर्मिनल की ईष्टतम क्षमता		
	लौह व स्टील उत्पाद 0.7* एस1* पी1* 365 टन प्रतिवर्ष	5902050	5902050
	ब्रेक बल्क कार्गो 0.7* एस1* पी1* 365 टन प्रतिवर्ष	383250	383250
	बैक्ड कार्गो 0.7* एस1* पी1* 365 टन प्रतिवर्ष	178850	286160
	कंटेनरीकृत कार्गो 0.7* एस1* पी1* 365 टन प्रतिवर्ष	76650	76650
	4 बर्थों की मीट्रिक टन/वर्ष में ईष्टतम क्षमता	6520000	6648110
	4 बर्थों की मिलियन मीट्रिक टन/वर्ष में ईष्टतम क्षमता	6.52	6.65
<b>II</b>	<b>पूजी लागत</b>		
<b>क.</b>	<b>कार्गो संचालन कार्यकलाप</b>	<b>रुपये करोड़ में</b>	
	<b>(i) सिविल लागत</b>		
	— चैनल में ड्रेजिंग	207.00	207.00
	— विस्तृत इंजीनियरी, मृदा परीक्षण और परियोजना निगरानी @ 7%	14.49	14.49
	— आकस्मिकताएं @ 3%	6.21	6.21
	— संविदा कार्य कर @ 2.8%	5.80	5.80
	— पर्यावरण राहत लागत @ 0.5%	1.04	1.04
		<b>234.53</b>	<b>234.53</b>
	<b>(ii) उपकरण लागत</b>		
	— 40 टन मोबाईल हार्बर क्रेन (1)	24.52	24.52
	— 30 टन ईएलएल क्रेन (6)	110.34	110.34
	— मोबाईल हूपर्स (6)	2.10	2.10
	— मोबाईल बैगिंग मशीन (3)	2.10	2.10
	— पोर्टेबल कन्वेयर (11 मीटर लंबी) (5)	1.00	1.00
	— पे लोडर (4)	0.40	0.40
	— एफएलटी 20 टन और 10 टन (प्रत्येक 2) (4)	2.00	2.00
	— एलिगेटिड कन्वेयर (15 मीटर लंबी) (एलएस)	0.25	0.25
	— लाईटिंग बुओयस (75)	0.75	0.75
	— बीकन लाईट (16)	0.16	0.16
	— विद्युत वितरण और एरिया लाईटिंग (एलएस)	4.07	4.07
	— विस्तृत इंजीनियरी, मृदा परीक्षण और परियोजना निगरानी @ 7%	10.34	10.34
	— आकस्मिकताएं @ 3%	4.43	4.43
	— संविदा कार्य कर @ 2.8%	4.14	4.14
	— पर्यावरण राहत लागत @ 0.5%	0.74	0.74
		167.33	167.33
	<b>(iii) विविध</b>		
	—निर्माण के दौरान ब्याज के लिए सिविल लागत और उपकरण लागत पर 5%	20.09	20.09
	<b>संचालन कार्यकलाप के लिए कुल पूजी लागत (i + ii + iii + iv)</b>	<b>421.96</b>	<b>421.96</b>
<b>ख</b>	<b>बर्थ हायर कार्यकलाप</b>		
	— बर्थ का निर्माण	67.11	67.11
	— ड्रेजिंग का लागत	119.12	119.12
	— विस्तृत इंजीनियरी, मृदा परीक्षण और परियोजना निगरानी @ 7%	13.04	13.04
	— आकस्मिकताएं @ 3%	5.59	5.59
	— संविदा कार्य कर @ 2.8%	5.21	5.21
	— पर्यावरण राहत लागत @ 0.5%	0.93	0.93
	— विविध @ 5%	10.55	10.55
	<b>बर्थ हायर कार्यकलाप के लिए कुल पूजीगत</b>	<b>221.55</b>	<b>221.55</b>
	<b>कुल परियोजना लागत (क + ख)</b>	<b>643.51</b>	<b>643.51</b>
<b>III</b>	<b>कार्गो संचालन कार्यकलाप के लिए प्रचालन लागत</b>	<b>रुपये करोड़ में</b>	
	(क) विद्युत (6 ईएलएल क्रेन)	2.84	2.77
	(एमबीपीटी— 100 यूनिट/घंटा/क्रेन* रुपये 7.90 प्रति यूनिट* 6000 घंटे प्रति वर्ष, 6 क्रेन के लिए) (टीएएमपी—100 यूनिट/घंटा/क्रेन* रुपये 7.52 प्रति यूनिट* 6132 घंटे पीए, 6 क्रेन के लिए)		
	ख ईंधन लागत		
	— हार्बर मोबाईल क्रेन (1)	0.50	0.56
	(एमबीपीटी—15 लीटर /घंटा/क्रेन रुपये 56 प्रति लीटर* 6000 घंटे पीए, 1 एचएमसी के लिए) (एमबीपीटी—15 लीटर /घंटा/क्रेन रुपये 60.70 प्रति लीटर* 6132 घंटे पीए, 1 एचएमसी के लिए)		
	— मोबाईल बैगिंग मशीन (3)	1.21	1.34
	(एमबीपीटी— 12 लीटर/घंटा/मशीन* रुपये 56 प्रति लीटर* 6000 घंटे पीए, 3 कन्वेयर के लिए)		

	(एमबीपीटी- 12 लीटर/घंटा/मशीन* रुपये 60.70 प्रति लीटर* 6000 घंटे पीए, 3 कन्वेयर के लिए)		
	प्रोटेक्ल कन्वेयर (11 मीटर लंबाई) (5)	2.02	2.23
	(एमबीपीटी- 12 लीटर/घंटा/मशीन* रुपये 56 प्रति लीटर* 6000 घंटे पीए, 5 कन्वेयर के लिए)		
	(एमबीपीटी- 12 लीटर/घंटा/मशीन* रुपये 60.70 प्रति लीटर* 6000 घंटे पीए, 5 कन्वेयर के लिए)		
	- पेय लोडर 4	1.61	1.79
	(एमबीपीटी-12 लीटर/घंटा/पे लोडर* रुपये 56 प्रति लीटर* 6000 घंटे प्रतिवर्ष, 4 पे लोडर के लिए)		
	(टीएमपी-12 लीटर/घंटा/पे लोडर* रुपये 60.70 प्रति लीटर* 4 पे लोडर के लिए)		
	- एफएलटी 20 टन (2)	1.34	1.49
	(एमबीपीटी-20 लीटर/घंटा/फोर्क लिफ्ट* रुपये 56 प्रति लीटर* 6000 घंटे प्रति वर्ष, 2 एफएलटी 10 टन के लिए)		
	(टीएमपी- 20 लीटर/घंटा/फोर्क लिफ्ट* रुपये 60.70 प्रति लीटर* 6132 घंटे प्रति वर्ष, एफएलटी 10 टन के लिए)		
	- एफएलटी 10 टन (2)	0.67	0.74
	(एमबीपीटी-10 लीटर/घंटा/फोर्क लिफ्ट* रुपये 56 प्रति लीटर* 6000 घंटे प्रति वर्ष, 2 एफएलटी 10 टन के लिए)		
	(टीएमपी- 10 लीटर/घंटा/फोर्क लिफ्ट* रुपये 60.70 प्रति लीटर* 6132 घंटे प्रति वर्ष, एफएलटी 10 टन के लिए)		
	(ग) मरम्मत और अनुरक्षण		
	-सिविल परिसंपत्तियां (सिविल कार्य का 1%)	2.35	2.35
	- मैकेनिकल उपकरण (उपकरण लागत पर 5%)	8.37	8.37
	- विविध परिसंपत्तियां सिविल कार्य घटक पर 1% और उपकरण लागत घटक का 5%)	0.54	0.54
	(घ) बीमा (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 1%)	1.76	1.76
	(ड.) मूल्यहास		
	- सिविल कार्य @ 3.34%	0.00	0.00
	- मैकेनिकल कार्य	17.30	16.73
	(एमबीपीटी- उपकरण लागत पर 10.34%)		
	(टीएमपी- उपकरण लागत पर 10%)		
	-विविध परिसंपत्तियां	0.87	0.84
	(एमबीपीटी-विविध परिसंपत्तियों के भाग के रूप में उपकरण घटक पर 10.34)		
	(टीएमपी- विविध परिसंपत्तियों के भाग के रूप में उपकरण घटक पर 10%)		
	(च) लाईसेंस फीस (रुपये 50 प्रति वर्गमीटर प्रतिमाह)	2.40	2.40
	(छ) अन्य खर्चों (विविध परिसंपत्तियों के भाग के रूप में मैकेनिकल कार्यों की लागत और मैकेनिकल कार्यों के घटक पर 5%)	8.78	8.78
	कुल प्रचालक लागत	52.56	52.68
<b>IV</b>	<b>कार्गो प्रचालन, कार्यकलाप के लिए अनुमानित राजस्व आवश्यकता और अपफ्रंट प्रशुल्क</b>		
<b>(i)</b>	<b>अनुमानित राजस्व आवश्यकता</b>		
	(क) कुल प्रचालन लागत	52.56	52.68
	(ख) नियोजित पूंजी पर वसूली 16%	59.51	67.51
	(ग) कार्गो संचालन कार्यकलाप से कुल राजस्व आवश्यकता	120.07	120.19
<b>(ii)</b>	<b>राजस्व आवश्यकता का विभाजन</b>		
	(क) कार्गो संचालन प्रभार (एपीआर का 90%)	108.07	108.07
	(ख) भंडारण प्रभार (एपीआर का 5%)	6.00	6.01
	(ग) विविध प्रभार (एपीआर का 5%)	6.00	6.01
	(घ) कार्गो संचालन कार्यकलाप से कुल राजस्व आवश्यकता	120.07	120.19
<b>(iii)</b>	<b>कार्गो संचालन प्रभार</b>		
	<b>(क) कार्गो संचालन प्रभार</b>		
	- राजस्व आवश्यकता (राशि रुपये में)	1080651084	1081716971
	- लौह व स्टील उत्पादों की ईष्टतम क्षमता	5902050	5902050
	- ब्रेक बल्क कार्गो की ईष्टतम क्षमता	383250	383250
	- बैग्ड कार्गो की ईष्टतम क्षमता	178850	286160
	- कंटेनरीकृत कार्गो की ईष्टतम क्षमता	76650	76650
	- लौह व स्टील उत्पादों के संचालन की प्रतिटन दर	201.00	157.50
	- ब्रेक बल्क कार्गो के संचालन की प्रतिटन दर	57.80	472.51
	- बैग्ड कार्गो के संचालन की प्रतिटन दर	57.80	295.32
	- कंटेनरीकृत कार्गो के संचालन की प्रतिटन दर	201.00	157.50
	<b>(ख) भंडारण प्रभार</b>		
	-राजस्व आवश्यकता (रुपये करोड़ में)	60036171	60095387
	- भंडारण प्रभार लगाने के लिए कार्गो की प्रतिशतता		
	- लौह व स्टील उत्पाद और कंटेनरीकृत कार्गो)	30.60%	30.60%
	- ब्रेक बल्क कार्गो और बैग्ड कार्गो	3.00%	3.00%
	- भंडारण प्रभार लगाने के लिए कार्गो की क्षमता (मिलियन टन)		
	- लौह व स्टील उत्पाद और कंटेनरीकृत कार्गो)	1829482	1829482



	— ब्रेक बल्क कार्गो	11498	11498
	— बैग्ड कार्गो	5366	8585
	ब्रेक बल्क कार्गो, बैग्ड कार्गो और लौह व स्टील उत्पादों और कंटेनरीकृत कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निशुल्क अवधि के बाद	प्रतिदिन अथवा भाग के लिए प्रतिटन दर	प्रतिदिन अथवा भाग के लिए प्रतिटन दर
	— प्रथम से 20वें दिन	2.97	2.10
	— 21वें से 40वें दिन	4.45	3.15
	— 41वें दिन के बाद	5.93	4.20
	<b>(ग) विविध प्रभार</b>		
	— राजस्व आवश्यकता (रुपये करोड़ में)	60036171	60095387
	— क्षमता (मिलियन टन प्रतिवर्ष)	6520000	6648110
	— विविध प्रभार (रुपये प्रतिटन)	9.21	9.04
<b>(ख)</b>	<b>बर्थ हायर प्रभार</b>		
<b>(i)</b>	<b>राजस्व आवश्यकता</b>	<b>राशि रुपये में</b>	
	(क) मरम्मत व अनुक्षण प्रभार (बर्थ की पूंजीलागत पर 1%)	2.22	2.22
	(ख) मूल्यहास (ड्रैजिंग लागत हटाकर सकल ब्लॉक का 3.34%)	2.67	2.67
	(ग) बीमा (ड्रैजिंग लागत हटाकर सकल ब्लॉक का 1%)	0.80	0.80
	(घ) सिविल और मैकेनिकल पर अन्य खर्च (ड्रैजिंग लागत हटाकर सकल ब्लॉक का 5%)	3.99	0.00
	<b>उप जोड़ (i)</b>	<b>9.67</b>	<b>5.68</b>
(ii)	नियोजित पूंजी पर बसूली @ 16%	35.45	35.45
	बर्थिंग सेवाओं से कुल राजस्व आवश्यकता (i+ ii)	45.12	41.13
	बर्थ हायर प्रभार		
	विदेश गमनीय जलयान (प्रति जीआरटी प्रतिघंटा दर)	0.035	5.271
	तटीय जलयान (प्रति जीआरटी प्रतिघंटा दर) रुपये में	1.29	3.162

एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत बर्थ हायर गणना

क्र. सं.	विवरण	यूनिट	ब्रेक बल्क कार्गो	बैग्ड कार्गो	एकीकृत व कंटेनरीकृत कार्गो
(i)	पार्सल आकार	टन अथवा पीसीयू	30000	25000	20000
(ii)	जलयान आकार	डीडब्ल्यूटी	40000	40000	40000
(iii)	औसत जीआरटी	जीआरटी घंटे	19500	16250	13000
(iv)	प्रत्याशित प्रशुल्क	मिलियन टन	0.38	0.19	5.83
(v)	बर्थ की दैनिक प्रवाह क्षमता	टीपीडी अथवा पीसीयू	2500	2500	7500
(vi)	बर्थ दिवसों की संख्या	बर्थ दिवस	9	9	1.7
(vii)	बर्थ घंटों की संख्या	घंटे	216	216	40.8
(viii)	जलयानों की संख्या	संख्या	13	8	292
(ix)	कुल जीआरटी घंटे (iv* ix)	जीआरटी घंटे	247783	123937	3792459
(x)	राजस्व आवश्यकता				45.12
	<b>बर्थ हायर—विदेश गमनीय जलयान (अमेरिकी डॉलर में)</b>				0.035
	<b>बर्थ हायर— (रुपये में) ( \$ 0.03576* रुपये 60)</b>				2.15
	<b>बर्थ हायर— तटीय जलयान</b>				1.29

टीएमपी अनुमानों के अनुसार बर्थ हायर गणना

क्र. सं.	विवरण	यूनिट	ब्रेक बल्क कार्गो	बैग्ड कार्गो	एकीकृत व कंटेनरीकृत कार्गो	कुल
(i)	शिपट के आउटपुट	टन/दिन	10000	16000	30000	
(ii)	औसत जीआरटी	टन	19500	16250	13000	
(iii)	औसत पार्सल आकार	टन	30000	25000	20000	
(iv)	प्रत्याशित संचालित टनेज	टन	383250	286160	5978700	6648110
(v)	बर्थ दिनों की औसत संख्या (iv/i)	दिवस	38	18	199	256
(vi)	बर्थ घंटों की संख्या (24 X v)	घंटे	920	429	4783	6132
(vii)	जलयानों की प्रत्याशित संख्या	संख्या	13	11	299	
(viii)	कुल जीआरटी घंटे (ii x vi)	जीआरटी घंटे	17936100	6975150	62178480	87089730
(ix)	राजस्व आवश्यकता	रुपये				411281920
	विदेशी जलयान के लिए 74 और तटीय जलयान के लिए 26 कार्य					

87089730* 74%* x + 37039730* 26%* 0.6 x =					411281920
					411281920
					5.271
					3.162

## अनुबंध-II

**मुंबई पत्तन न्यास  
बहुप्रयोजनीय हार्बर बाल बर्थ के लिए संदर्भ टैरिफ अनुसूची**

## परिभाषाएं

- (i) तटीय जलयान का अर्थ है कोई जलयान जो भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में अनन्य रूप से नियोजित है तथा जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (ii) विदेशी जलयान का अर्थ है तटीय जलयान के अलावा कोई अन्य जलयान।
- (iii) प्रतिदिन का अर्थ है प्रति कलेंडर दिन जबतक अन्यथा कथित न हो।

## सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i) जलयान की स्थिति, इसके सीमा-शुल्क अथवा नौपरिवहन महानिदेशक अथवा नौपरिवहन महानिदेशक अथवा मर्केन्टाईल समुद्रीय विभाग अथवा भारतीय जलयान पंजीयक अथवा महाराष्ट्र मैरिटाईम बोर्ड द्वारा प्रमाणन से उपजे अथवा तटीय जलयान अधिनियम, अंतर्देशीय जलयान अधिनियम के अंतर्गत जारी, इसके जलयान संबंधी प्रमारों के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेश गमनीय" के रूप में वर्गीकरण का निर्णायक कारक होगा और कार्गो का स्वरूप अथवा इसका उद्गम इस प्रयोजन के लिए किसी भी प्रकार से संगत नहीं होगा।
- (ii) (क) भारतीय पताका का विदेश गमनीय जलयान जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, जिसे सीमा-शुल्क संपरिवर्तन आदेश अथवा सीमा-शुल्क विभाग के तटीय स्थापना अनुभाग में तटीय अंतर्राष्ट्रीय सामान्य मेनिफेस्ट दाखिल करने के आधार पर तटीय प्रचालन के लिए परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ख) विदेशी पताका के विदेश गमनीय जलयान को पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय प्रचालन के लिए परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दर लोड पोर्ट द्वारा उस समय से प्रभार योग्य होगी जब जलयान तटीय सामान की लोडिंग आरंभ करता है।
- (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दर केवल उस समय प्रभारयोग्य होगी जब तक जलयान तटीय कार्गो निरुक्ति प्रचालनों को पूरा करता है, उसके तत्काल पश्चात् विदेश जाने वाली दरें निरुक्ति पत्तनों द्वारा प्रभार योग्य होंगी।
- (ङ) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय जलयान के लिए, तटीय दरों के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं है।
- (च) कार्गो प्रचालन के इतर पत्तन पर आने वाले जलयानों के लिए उपर्युक्त (ग) और (घ) में संदर्भित शर्तें लागू होंगी।
- (iii) प्रयोक्ता को टर्मिनल प्रचालक के कारण न्यायोचित स्तर के परे विलंब के लिए प्रभार नहीं देने होंगे।
- (iv) विलंबित भुगतानों/रिफंडों पर ब्याज:
- (क) प्रयोक्ता दरों के इस मापक्रम के अंतर्गत विलंबित भुगतानों के लिए दंडिक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडिक ब्याज का भुगतान करेगा।
- (ख) दंडिक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की प्रधान अग्रणी दर से 2 प्रतिशत ऊपर होगी। दंडिक ब्याज दर प्रचालक और पत्तन प्रयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग) धनराशि की वापसी पर विलंब की गणना केवल सेवाओं के पूर्ण होने की तारीख से 20 दिन पश्चात् अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत किए जाने, जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब की गणना केवल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत किए जाने की तारीख से 10 दिन के पश्चात् की जाएगी। तथापि, यह प्रावधान ऐसे मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने/पत्तन न्यास की संपत्तियों का प्रयोग करने से पूर्व किया जाना है, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 में निर्धारित किया गया है और/अथवा जहां इन दरों के मापक्रम में एक शर्त के रूप में प्रभारों का भुगतान अग्रिम में किया जाना विनिर्दिष्ट है।
- (ङ) ब्याज की गणना बिल देने की तारीख से भुगतान की तारीख तक दिनों की वास्तविक संख्या के लिए की जाएगी।
- (v) किसी भी बिल में वसूल किए गए न्यूनतम प्रभारों सौ रुपये (100) केवल होंगे।
- (vi) आकलित किए गए सभी प्रभार प्रत्येक बिल के सकल योग पर आगामी उच्चतर रूप तक पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vii) किसी भी मद का सकल भार अथवा परिमाण द्वारा मापन अथवा क्षमता की गणना में 0.5 तक अंश को 0.5 यूनिट माना जाएगा और 0.5 भाग और इससे अधिक को एक यूनिट माना जाएगा, जब तक अन्यथा निर्दिष्ट न हो।
- (viii) वापसी के किसी भी दावे पर तभी विचार किया जाएगा यदि वापसनीय राशि रुपये 100 अथवा अधिक है। इसी प्रकार पत्तन को देय राशि रुपये 100 से कम है तो टर्मिनल निम्न प्रकार ब्याज नहीं देगा।
- (ix) (क) इस मानदरों में निर्धारित दरें उच्चतम दरों पर हैं: इसी प्रकार दरें और छूट जमीन पर हैं। टर्मिनल प्रचालक यदि चाहे तो निम्न दरें ले सकता है और/अथवा अधिक छूट अनुमत कर सकता है।
- (ख) टर्मिनल प्रचालन यदि चाहे तो मान दरों में निर्धारित दरों की अनुप्रयोगता को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों का पुनर्गठन कर सकता है यदि ऐसे पुनर्गठन से प्रयोक्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिले और मानदरों में निर्धारित यूनिट दरें अधिकतम स्तर से न बढ़ें।

- (ग) बशर्त कि टर्मिनल प्रचालक जनता को ऐसी निचली दरें और/अथवा ऐसी दरों की अनुप्रयोगता को शासित करने वाली शर्तों को अधिसूचित करेगा और ऐसी निचली दरों में किसी परिवर्तन और/अथवा ऐसी दरों को की अनुप्रयोगिता को शासित करने वाली शर्तों को जनता को अधिसूचित करता रहेगा बशर्त कि नई निर्धारित दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होगी।

**गोदी प्रभार :**

	ब्रेक बल्क कार्गो	बैग्ड कार्गो	लोह व स्टील	राशि रुपये में कंटेनरीकृत कार्गो
विदेशी	472.51	295.32	157.50	157.50
तटीय	283.51	177.19	94.50	94.50

**टिप्पणी :**

गोदी प्रभार में श्रमिक प्रबंधन और श्रमिक के पर्यवेक्षण, कार्गो के नियंत्रण और पर्यवेक्षण, कार्गो संचालन उपकरण के प्रचालन व अनुरक्षण आदि जैसे सेवाएं शामिल हैं।

**बर्थ हायर प्रभार**

	प्रति जीआरटी प्रतिघंटा अथवा उसका भाग	
जलयान की किस्म	विदेशी	तटीय
सभी जलयान	5.271	3.162

**टिप्पणी:**

- (i) जलयान द्वारा केवल एक वर्ष घेरने की स्थिति में विदेश गमनीय जलयान और तटीय जलयान के लिए यथा उपरोक्त वर्णित संबंधित बर्थ किराए प्रभार का 25% उगाही योग्य होगा।
- (ii) बर्थ हायर की अवधि की गणना जलयान के बर्थ पर आने के समय से की जाएगी।
- (iii) बर्थ हायर में बर्थ पर प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार शामिल होंगे जैसे बर्थ ग्रहण करना, कूड़ा हटाना, बर्थ की सफाई, अग्नि चौकसी आदि। बर्थ किराया प्रभार के बर्थ, समुद्रीय ढांचे और निकर्षण आदि शामिल हैं।
- (iv) उस अवधि के लिए बर्थ किराया नहीं लगाया जाएगा जब टर्मिनल प्रचालन के निरंतर एक घंटे अथवा अधिक से टर्मिनल प्रचालक उपकरण अथवा बिजली के खराब होने अथवा टर्मिनल प्रचालक की वजह से किसी अन्य कारण से जलयान खड़ा रहा हो।
- (v)
  - (क) जलयान रवानगी के लिए तैयार होने के संकेत के समय के 4 घंटे बाद बर्थ किराया बंद हो जाएगा।
  - (ख) बर्थ किराए की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय-सीमा में ज्वार भाटे तूफानी मौसम की स्थितियां अनुकूल होने और रात्रि नौवहन की कमी के कारण जलयान का प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।
  - (ग) जलयान का मास्टर/एजेंट अनुकूल ज्वारभाटा और मौसम स्थितियों के अनुसार ही नौवहन के तैयार होने का संकेत देगा।
- (vi) दाण्डिक बर्थ किराया गलत संकेत के लिए एक (दिन 24 घंटे) के बर्थ किराए के बराबर होगा। "गलत संकेत" तब होगा जब जलयान तैयार होने का संकेत देता है और प्रत्याशा में पॉयलट मांगता है जबकि इंजन तैयार न होने के अथवा कार्गो प्रचालन पूरा न होने अथवा जलयान के किसी अन्य कारण से बर्थ खाली करने के लिए वह तैयार नहीं है इसमें संकेत देने के तैयार होने का समय शामिल नहीं होगा जब जलयान प्रतिकूल ज्वार भाटे, रात्रि नौवहन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसम स्थिति के कारण जलयात्रा करने में असमर्थ हो।

**विविध प्रभार**

कार्गो की किस्म	प्रति मेट्रिक टन
सभी कार्गो	9.04

**टिप्पणी :**

उपर्युक्त निर्धारित विविध प्रभार, गोदी पर कार्गो हटाने, कार्गो का वजन करने, मिट्टी दबाने आदि जैसी सभी विविध सेवाओं के प्रावधान के लिए योगिक प्रभार है।

**भंडारण प्रभार**

पण्य	पहले से 20वें दिन के लिए	21वें दिन से 40वें दिन के लिए	राशि रुपये में 41वें दिन के बाद
सभी प्रकार के कार्गो	2.10	3.15	4.20

**टिप्पणी :**

- (i) उस अवधि के लिए कोई भंडारण प्रभार उपार्जित नहीं होगा जिस अवधि में टर्मिनल प्रचालक प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध करने पर कार्गो सुपुर्द करने की स्थिति में न हो जो टर्मिनल प्रचालक की वजह से हो।

- (ii) सभी आयातित वस्तुओं को जलयान के कार्गो के पूर्ण उतराई के अगले दिन की तारीख से पांच दिनों के लिए बिलंब-शुल्क से मुक्त भंडारण अनुमत होगा। सभी निर्यात वस्तुओं को पत्तन में कार्गो के आने की तारीख से पंद्रह दिनों के लिए पत्तन में भंडारण विलंब-शुल्क से मुक्त होगा।
- (iii) मुफ्त दिनों की गणना में रविवार, सीमा-शुल्क द्वारा अधिसूचित अवकाश और पत्तन गैर-प्रचालन दिन शामिल नहीं होंगे।
- (iv) विलंब प्रभार का मूल्यांकन वस्तुओं के सकल भार पर किया जाएगा। प्रभार लगाने के लिए सकल भार यदि 100 किलोग्राम के गुणज में कर दिया जाएगा।
- (v) शट आउट कार्गो पर कोई प्रभार नहीं लिया जाएगा। शट आउट कार्गो पर विलंब शुल्क टर्मिनल में कार्गो के आने की तारीख और हटाने की तारीख सहित, पर लगाया जाएगा। शट आउट कार्गो को टर्मिनल प्रचालन से तीन दिन के नोटिस प्राप्त होने पर नौभार परेषक द्वारा हटाया जाना चाहिए। गैर-अनुपालन की स्थिति में टर्मिनल प्रचालक ऐसे सामान को नौभार परेषक के खर्चे पर हटा सकता है।

#### सामान्य टिप्पणी

प्रशुल्क कैप को मुद्रास्फीति से सूचकांक किया जाएगा किंतु संगत वर्ष की 1 जनवरी 2013 और 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक में भिन्नता के 60% की सीमा तक ही। प्रशुल्क कैप का स्वतः समायोजन प्रतिवर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क कैप संगत वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च से प्रभावी होंगी।

#### अनुबंध-III

#### निष्पादन मानक

मुंबई पत्तन के हार्बर वाल बर्थों का डिजाइन, निर्माण, वित्त, प्रचालन व स्थानांतरण आधार पर विकास

क्रम सं.	कार्गो श्रेणी	निष्पादन सूचक
1	ब्रेक बल्क	2500 टन/दिन
2	बैग्ड कार्गो	4000 टन/दिन
3	कंटेनरीकृत कार्गो	7500 टन/दिन
4	लौह व स्टील	7500 टन/दिन

#### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

#### NOTIFICATION

Mumbai, the 15th January, 2014

**No. TAMP/48/2013-MBPT.**— In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for the proposed Harbour Wall Berth at Mumbai Port Trust under the revised guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, which were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. dated 30 September, 2013 vide Gazette No. 254 as in the Order appended hereto.

#### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/48/2013-MBPT

Mumbai Port Trust

-----

Applicant

#### QUORUM:

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri C.B. Singh, Member (Economic)

#### ORDER

(Passed on this 19th day of December 2013)

This case relates to the proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for fixation of reference tariff for the proposed Harbour Wall Berth at MBPT.

2.1 The MBPT vide its letters dated 23 September, 2013 has filed a proposal for fixation of Reference tariff for proposed Harbour Wall Berth.

2.2 The highlights of the project as furnished by the MBPT are summarized below:

- (i) The proposed Project at Harbour Wall Berth at Mumbai Port includes strengthening existing berths (18-22 ID) at Indira Dock by constructing 10 m wide and 883 m long pile supported platform with a depth of 14.6 MCD to cater to 40000 DWT vessels.
- (ii) The license is for a period of 30 years on DBFOT basis.
- (iii) The total cost of the project is ₹ 643.51 crores.

2.3. The main submissions made by the MBPT in its proposal dated 23 September, 2013 are summarised below:

- (i) The cargo proposed to be handled at the facility are Iron & Steel Products, Break Bulk Cargo, Bagged Cargo & Containerised Cargo.
- (ii) The Optimal Terminal Capacity calculation is as follows:

Sl. No.	Type of Cargo	% Share of Capacity	Handling Rate		Optimal Berth Capacity		
					1 Berth	4 Berths	Units
(i).	Iron & Steel	78%	7500	TPD	1.49	5.95	MTPA
(ii).	Break Bulk Cargo	15%	2500	TPD	0.10	0.38	MTPA
(iii).	Bagged Cargo	7%	2500	TPD	0.05	0.19	MTPA
(iv).	Containerized Cargo	As and when basis			-	-	-
	<b>TOTAL</b>					6.52	<b>MTPA</b>

Share of Cargo (78%, 15% & 7%) has been taken based on the Detailed Feasibility Report (DFR).

- (iii) The capital cost of the project is estimated as ₹ 643.51 crores as per TAMP Guidelines. The item wise quantities are as per updated/ reviewed DFR. The capital cost comprising of civil works cost, mechanical works cost and berth cost are as follows:

Sl. No.	Item Description	Quantity	Unit	Unit Cost (₹)	Total Amount (₹ in Crs)
<b>A</b>	<b>Cargo Handling</b>				
	<b>Civil Works</b>				
1	Dredging Requirement in Channel				207.00
2	Add for (a) Detailed Engineering, soil investigation and Project Supervision @7%				14.49
	(b) Contingencies @3%				6.21
	(c) Works Contract tax @2.8%				5.80
	(d) Environmental mitigation cost @0.5%				1.04
	<b>Sub Total (A)</b>				<b>234.54</b>
<b>B</b>	<b>Miscellaneous</b>				
	Add 5% towards interest during construction				11.73
	<b>Sub Total (B)</b>				<b>11.73</b>
<b>C</b>	<b>Mechanical &amp; Electrical Works</b>				
1	Level luffing cranes	6	Nos.	183900000	110.34
2	Mobile Harbour Cranes	1	Nos.	245200000	24.52
3	Mobile Hoppers	6	Nos.	3500000	2.10
4	Mobile bagging machine	3	Nos.	7000000	2.10
5	Portable conveyors (11m length)	5	Nos.	2000000	1.00
6	Payloaders	4	Nos.	1000000	0.40
7	FLT 20T and 10T (2 nos. each)	4	Nos.	5000000	2.00
8	Elevated conveyors (Length: 15m)		LS		0.25
9	Lighting Buoys	75	Nos.	100000	0.75
10	Beacon Lights	16	Nos.	100000	0.16
11	Power distribution and area lighting				4.07
12	Add for				

Sl. No.	Item Description	Quantity	Unit	Unit Cost (₹)	Total Amount (₹ in Crs)
	(a) Detailed Engineering, soil investigation and Project Supervision @ 7%				10.34
	(b) Contingencies @ 3%				4.43
	(c) Works Contract tax @ 2.8%				4.14
	(d) Environmental mitigation cost @ 0.5%				0.74
	<b>Sub Total (C)</b>				<b>167.33</b>
<b>D</b>	<b>Miscellaneous</b>				
	Add 5% for towards interest during construction				8.37
	<b>Sub Total (D)</b>				<b>8.37</b>
	<b>Total Cost for Cargo Handling Activity (A+B+C+D)</b>				<b>421.96</b>
	<b>Berth Activity</b>				
<b>E</b>	<b>Civil Works</b>				
1	Enabling works for strengthening of Harbour Wall Berths				0.20
2	Civil works for strengthening of Harbour Wall Berths				5.86
3	Pre stressed rock anchors for strengthening of Harbour Wall Berths				6.73
4	Piling for Berth platform – Mobilisation and Demobilisation				4.00
5	Pile Foundation for Berth Platform				18.09
6	Dock for Berth Platform				22.17
7	Deck fittings and Miscellaneous for Berth Platform				9.67
8	Pre stressed rock anchors for Berth Platform Piles				0.39
9	Dredging Requirement for Harbour Wall Berths				119.12
10	Add for				
	(a) Detailed Engineering, soil investigations and Project Supervision @ 7%				13.04
	(b) Contingencies @ 3%				5.59
	(c) Works Contract tax @ 2.8%				5.21
	(d) Environmental mitigation cost @ 0.5%				0.93
	<b>Sub Total (E)</b>				<b>211.00</b>
<b>F</b>	<b>Miscellaneous</b>				
	Add 5% towards interest during construction				10.55
	<b>Sub Total (F)</b>				<b>10.55</b>
	<b>Total Cost of Berthing Activity</b>				<b>221.55</b>
	<b>Total Capital Cost (A+B+C+D+E+F)</b>				<b>643.51</b>

(iv) The details of the Annual Operation & Maintenance Cost estimates as per TAMP guidelines is given below :

Sl. No.	Item Description	Capital Cost (₹ in Crs.)	Norms	Cost (Crs.)
<b>A</b>	<b>Cargo Handling</b>	<b>421.96</b>		
	<b>Operation &amp; Maintenance costs</b>			
1	Power		100 Units/Hour/Crane	1.90
2	Fuel Cost (TAMP Guidelines)			4.91
3	Repairs and Maintenance Cost			
	(A) Civil Works	246.26	1% of capital cost	2.46
	(B) Mechanical & Electrical Works	175.70	5% of capital cost	8.78
4	Insurance	175.70	1% of gross block assets	1.76
5	Depreciation			
	(A) Civil Works	0.00	3.34% of Civil Assets	0.00
	(B) Mechanical & Electrical Works	175.70	10.34% of Civil Assets	18.17
6	<b>License Fee</b>		50 ₹/SqM/Month	2.40
7	Other Expense on Civil & Mech	175.70	5% of capital cost	8.78
	<b>Total Operation &amp; Maintenance Costs</b>			<b>49.16</b>
<b>B</b>	<b>Berth Activity</b>	<b>221.55</b>		
	<b>Operation &amp; Maintenance Costs</b>			
1	Repairs and Maintenance Costs	221.55	1% of civil cost	2.22
2	Insurance	79.83	1% of gross block assets	0.80
3	Depreciation	79.83	3.34% of Civil Assets	2.67
4	Other Expenses on Civil & Mech	79.83	5% of capital cost	3.99
	<b>Total Operation &amp; Maintenance Costs</b>			<b>9.67</b>

(v) The Annual Revenue Requirement has been estimated as follows :

Sl. No.	Item Description	Total Amount
---------	------------------	--------------

		(Crs.)
1	Return on Capital Employed (16% of Capital Cost)	102.96
2	Operation & Maintenance Cost	58.83
	<b>Total Revenue Requirement</b>	<b>161.79</b>
<b>Allocation of Revenue Requirement</b>		
	Wharfage Charges (Composite of all Cargo Handling Charges)	105.00
	Berth Hire Charges	45.12
	Storage Charges	5.83
	Miscellaneous Charges	5.83
	<b>Total Revenue Requirement (Cargo Handling)</b>	<b>161.79</b>

(vi) The rates proposed by the MBPT are as follows :

Proposed Charges	Break Bulk Cargo	Bagged cargo	Unitized & Containerized cargo	Units
<b>WHARFAGE CHARGES</b>				
Foreign	55.1	55.1	191.7	Per MT
Coastal	33.1	33.1	115.0	Per MT
<b>BERTH HIRE CHARGES</b>	<b>Foreign</b>	<b>Coastal</b>		
	<b>0.035\$</b>	<b>1.29 ₹</b>		₹per GRT/ Hr
<b>STORAGE CHARGES</b>				
		<b>For first to 20<sup>th</sup> day</b>	<b>For 21<sup>st</sup> to 40<sup>th</sup> day</b>	<b>41<sup>st</sup> onwards</b>
Break Bulk Cargo	Per tonne per day	2.97	4.45	5.93
Bagged Cargo	Per tonne per day	2.97	4.45	5.93
Unitized & Containerized cargo	Per tonne per day	2.97	4.45	5.93

(vii) The Performance Standards in the form of indicative norms for Gross Berth Output for different categories of cargo are as follows :

Cargo category	Indicative Norms
Break Bulk Cargo	4000 T/ Day
Bagged Cargo	4000 T/ Day
Unitized & Containerized cargo	2500 T/ Day
Iron & Steel	4000 T/ Day

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal dated 23 September 2013 was circulated to the concerned users / user organisations and shortlisted bidders (as forwarded by the MBPT) for seeking their comments. The comments received from the concerned users/ user organisations and shortlisted bidders were forwarded to the MBPT as feedback information. The MBPT, under coever of its letter dated 13 November 2013 has, interalia, responded to the comments of the users/ user organisations and shortlisted bidders

4. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the MBPT was requested vide our letter dated 7 October 2013 to furnish additional information/ clarifications. The MBPT vide its letter dated 14 October 2013 has responded to our queries. A summary of the queries raised by us and the response of MBPT thereon are tabulated here below :

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from MBPT
<b>I.</b>	<b>General:</b>	
(i)	MBPT to list down the names of the cargo items covered under each of the cargo items 'Break Bulk Cargo', 'Bagged Cargo' and 'Unitized & Containerised Cargo including Iron & Steel Products', proposed to be handled at the facility.	Break Bulk cargo includes Rock Phosphate, Sulphur, Fertiliser and other Misc. dry bulk cargo. Bagged cargo includes Agricultural product such as Sugar, Rice, and other such cargo, which comes in bagged form. Under Unitised and Containerised Cargo Category, only Iron and Steel products such as HR coils, etc. which are unit in nature are proposed to be handled at the facility.
(ii)	MBPT to certify that the operator of the facility would not be allowed to handle any other cargo other than break bulk cargo, bagged cargo and unitized & containerised cargo including iron & steel products (as mentioned in the list to be furnished by MBPT with reference to above query).	Handling of Coal, Cruises are not allowed. Handling of containers is allowed after 2nd December, 2017. All other general cargoes can be handled. MBPT has no specific objections for handling any other type cargo. Cargo-mix has been identified at Page No.14 of RDPR.
(iii)	The MBPT to furnish the details of the quantum of the total area proposed to be allotted for the facility, its allocation for the various ancillary purposes and	An area of 40000 sq.mtr. (approx.) is proposed to be allotted to the operator for the facility. The area of wharfs and sheds along the harbour wall can be used as

	the actual area that would be available for stacking. It is noteworthy that the Reviewed Detailed Project Report (RDPR) recommends to allot 10 to 15 acres of land for storage of cargo. RDPR also suggests that some area of Indira Dock can be covered for this purpose.	Back up area.
(iv)	The MBPT also confirm that the proposed allotment is in line with the Land use plan of the Port.	MBPT has confirmed that the proposed allotment is in line with the Land use plan of the port.
(v)	<p>The proposal of the port envisages strengthening the existing berths (18-22 ID) at Indira Dock by constructing 10m wide and 883m long pile supported platform with a depth of 14.6m CD to cater to 40000 DWT vessels. Para 3.4 of the RDPR states that the handling of up to 40000 DWT vessels requiring a draft of 11m to 11.3m near HWB is envisaged and it has further proposed to dredge to -12.50m CD to allow a safe stay of the ships at all tides.</p> <p>A harmonious reading of this para of RDPR shows that a vessel of 40000 DWT could be easily handled in a draft of 11m to 12.5m CD. As the HWBs are envisaged to handle vessels upto 14m draft considering future dredging to a depth of 14.6m CD for its HWB project, the berths would be in a position to cater to the vessels of more than 40000 DWT. Further, it is noteworthy that the MBPT, in its another proposal for fixation of upfront tariff under 2008 guidelines for Multipurpose Offshore Cargo Berth project forwarded to us vide its letter dated 18 September 2013 has considered a depth of 13.5m CD to cater 60000 DWT vessels.</p> <p>In view of above position, the port to review/ rework the parcel sizes of cargo, handling rate of the vessel, optimal capacity of the terminal and berth hire charges calculation based on modified ship size DWT (to be considered by the MBPT).</p>	Berth Pockets are planned to be dredged to a depth of 14.6m below CD as per GOI guidelines for future development. However, there is a restriction in approach channel as they would be kept at 9.3m below CD therefore ships with draft up to 11.3m will be handled. Hence there will be a restriction of ship sizes that can be handled and hence no rework is necessary.
<b>II.</b>	<b><u>Optimal capacity:</u></b>	
(i)	The MBPT in its proposal has stated that vessels carrying break bulk cargo, bagged cargo and unitized & containerised cargo would be handled at the facility. However, the optimal capacity calculation takes into account the cargo share of iron & steel products, break bulk cargo and bagged cargo. MBPT to review the optimal capacity calculation by considering the share of break bulk cargo, bagged cargo and unitized & containerised cargo.	Iron & Steel Cargo is Unitized & Containerized Cargo. Hence no rework seems to be necessary.
(ii)	MBPT to furnish the basis for considering the share of iron & steel products, break bulk cargo and bagged cargo at 78%, 15% and 7% respectively, with analysis.	Kindly refer Pg. 14 of the revised DPR wherein total traffic has been considered at 6.7 MTPA. Considering the individual traffic of Iron & steel product at 5.2 MTPA with total traffic of 6.7 MTPA, share of Iron & Steel products works out to 78%. Similarly, considering the individual proposed traffic of Break Bulk & Bagged Cargo at 1.0 MTPA & 0.5 MTPA respectively with total projected traffic, share of Break Bulk & Bagged cargo works out to 15% & 7% respectively.
(iii)	In its capacity calculation, though the MBPT has indicated that containerised cargo would be handled on 'as and when basis', it has not prescribed any share for the containerised cargo in the capacity calculation. When the MBPT anticipates handling of containerised cargo and the rates for handling and storage are proposed in the draft Scale of rates, the share for the containerised cargo may also be captured by the MBPT in the capacity calculation. It is noteworthy that berth no. 22 is also proposed to be allocated for handling containerised cargo as mentioned in the RDPR at page no. 14.	MBPT is under a license agreement with operator of Offshore Container Terminal at Mumbai Port, which has an exclusivity clause and hence no other bidder will be allowed to handle containers for a certain period of time. Therefore the capacity calculation for Containerized cargo is shown as "as and when basis" and no rework seems necessary.
(iv)	MBPT has captured the handling of containerised cargo at the proposed facility. MBPT to furnish the basis for the percentage share of the containerised cargo and justify the handling rate for the containerised cargo so considered.	In view of 2(iii) above 2(iv) is not applicable.
(v)	MBPT has considered 78% share of Iron & Steel products while working out optimal capacity of the terminal. MBPT has also forwarded a proposal for fixation of upfront tariff under 2008 guidelines for its proposed Multipurpose Offshore Cargo Berth (MOCB) in which it has considered 87% share of Iron & Steel in optimal capacity of MOCB terminal. That being so, MBPT to confirm the share of Iron & Steel products considered in the HWB proposal.	The total traffic considered for Harbour Wall project is proposed at 6.7 MTPA. Out of this, proposed traffic for Iron & Steel products as worked out in DPR is 5.2 MTPA. Hence the share of Iron & Steel products works out to 78%. The traffic projected are based on the DPR.
(vi)	The 2008 upfront guidelines prescribe a norm of 4000 tonnes per day for break bulk (bagged cargo). The port has also proposed performance standard for both break bulk cargo and bagged cargo at 4000 tonne per day. That being so, consideration of handling rate of both viz., break bulk cargo and bagged	The handling rates are calculated based on traffic projections, ship sizes, berth occupancy etc. as given in Fig 4.7 of the DPR. However, Performance standards have been taken from Model Concession Agreement approved by Ministry of Shipping.



	cargo at 2500 tonnes per day to be justified. The basis for the handling rate of Iron and Steel products at 7500 tonnes per day at one berth to be furnished.																					
(vii)	MBPT to furnish the actual handling rate in respect of break bulk cargo, bagged cargo and iron & steel products achieved at MBPT in a berth during the last three years viz., 2010-11 to 2012-13, for each cargo for each of the above mentioned years.	<div>Average handling rates for Iron &amp; Steel, Break Bulk and General Cargo (Including Bagged Cargo) in Tonnes are as follows :</div> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Commodity</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>1.</td><td>Iron &amp; Steel</td><td>5423</td><td>5770</td><td>5492</td></tr><tr><td>2.</td><td>Break Bulk</td><td>2612</td><td>2508</td><td>2755</td></tr><tr><td>3</td><td>General Cargo (Including Bagged Cargo)</td><td>1843</td><td>1962</td><td>1884</td></tr></table>	Sl. No.	Commodity	2010-11	2011-12	2012-13	1.	Iron & Steel	5423	5770	5492	2.	Break Bulk	2612	2508	2755	3	General Cargo (Including Bagged Cargo)	1843	1962	1884
Sl. No.	Commodity	2010-11	2011-12	2012-13																		
1.	Iron & Steel	5423	5770	5492																		
2.	Break Bulk	2612	2508	2755																		
3	General Cargo (Including Bagged Cargo)	1843	1962	1884																		
(viii)	Considering that the MBPT has taken into account the handling rate in respect of break bulk cargo, bagged cargo and Iron and Steel products, based on the deployment of 6 nos. of 20 tonne ELL cranes in the capacity calculation, consideration of one additional Mobile Harbour Crane (MHC) at the facility, is justified. It is understood that the purpose of deployment of ELL cranes and HMC are for ship shore transfer of cargo. It is noted that 2008 guidelines do not permit simultaneous deployment of wharf cranes and HMCs for ship shore transfer of cargo, in a multipurpose berth.	<div>Project envisages one mobile harbour crane as an essential equipment. Assumption that the whole of 78% of Iron &amp; Steel cargo throughput will be handled by MHC is not correct.In the Tariff Proposal the equipment deployment is taken as per the DPR.</div>																				
(ix)	<div>With reference to berth No. 18 to 22 considered in the proposal, the MBPT to clarify/ furnish/ justify the following:</div> <div>(a) The configuration of each berth in terms of its length and breadth.</div> <div>(b) The rationale behind considering berth No. 19 to 22 (Four berths) equivalent to three berths as mentioned at page no. 14 of the RDPR.</div> <div>(c) As mentioned below para no. 3.8 at page no. 14 of the RDPR, berth no. 18 is considered as one berth and berth no. 19 to 22 are treated as equivalent to three berths with larger ships aggregating to 4 berths. The 2008 guidelines prescribe a norm of 3 no. of ELL cranes of 20 tonne capacity for a multipurpose berth. The MBPT has considered deployment of only 6 nos. of ELL cranes of 20 tonne capacity for 4 berths. That being so, consideration of 4 berths instead of 2 berths for the project to be justified.</div>	<div>The dimensions of the total berth is 883m x 10m</div> <div>The Berth Numbers were initially given for smaller ship sizes, however since larger ship sizes are proposed to be handled, the Berth Numbers 19 to 22 is considered equivalent to 3 berths</div> <div>For the proposed handling rate, the number of equipments proposed are sufficient as per DPR and RDPR.</div>																				
III.	Capital costs:																					
(i)	The MBPT has given reference of various sections of RDPR in the civil capital cost estimate for both cargo handling activity and berth hire activity. The MBPT to furnish the basis for the quantum of each item of civil work considered in RDPR/ Capital Cost Estimates to arrive at the estimated civil capital costs under cargo handling activity and berthing activity.	Quantities have been based on DPR and no change in the same was proposed.																				
(ii)	Though the MBPT has furnished RDPR indicating details of the capital civil cost estimates, it has not furnished the copy of the document substantiating the base rate considered in the calculation of civil costs. The MBPT to furnish the same highlighting the rate so considered under both viz., cargo handling activity and berthing activity.	Cost as proposed in RDPR and accepted by Board has been taken as base for calculating Capital Cost. At the time of preparation of RDPR, all unit rates have been taken based on the current market rates (2013 level) for various items of works prevailing in the region and based on the rate available for similar nature of work executed recently. Dredging rates have been taken based on the recent works awarded by Mumbai Port Trust. Equipment's costs have been considered based on unit rates provided in DPR of Offshore Multipurpose Cargo Berth wherever applicable																				
(iii)	<div>The estimated total capital dredging cost indicated in RDPR at ₹326.12 crores is seen to be apportioned between Cargo Handling Activity at ₹207 crores and Berthing activity at `119.12 crores. In this regard, MBPT to furnish the following:</div> <div>(a) The guidelines of 2008 envisage only cost of dredging alongside the berth in the estimation of capital cost for calculation of berth hire charges. Therefore, consideration of cost of channel dredging to be justified.</div> <div>(b) The cost relating to Dredging in the Channel has been</div>	<div>Cost of dredging alongside the berth is only considered in Berth Hire activity. The cost of channel dredging is a major part of the project cost and therefore has been considered in the Tariff Proposal. Also, it has, been considered in Cargo Handling activity else the rates derived for cargo handling activity would be abnormally low and Berth Hire charges would be abnormally high affecting the viability of the project.</div>																				

	considered under the cargo handling activity. In this regard, the port to confirm that the benefit of the additional draft that will be available in the Channel due to the proposed dredging will only be availed by the vessels using the proposed HWB facility. If not, then to clarify why the users of HWB should be burdened with the cost of channel dredging, the benefit of which may be shared by other vessels.  (c) MBPT to also furnish the basis of apportionment of dredging cost considered in capital cost estimates for cargo handling activity and berth hire activity.	MBPT has confirmed that the proposed dredging in channel considered in the project will only be available to the vessels using the proposed HWB facility.  Dredging in berth pockets has been considered in Berth Hire activity and Dredging in channel has been considered in Cargo Handling activity.
(iv)	The unit cost of dredging indicated in RDPR at ₹ 150 per cubic metre, ₹4000 per cubic metre and ₹2000/- per cubic metre for soil dredging & dumping, rock dredging and removal of cofferdam respectively in the estimated capital dredging cost of ₹326.12 crores to be validated with documentary proof.	The estimated rate/ M3 for capital dredging for soil is ₹150 per cu. mtr. and for rock it is ₹3800 per cu.mtr. based on recent rates of dredging excluding mobilization cost. Considering the difficulties of working near the existing harbour wall berth the unit rate of rock dredging is kept at ₹4000 per cu.mtr.
(v)	Except for considering the cost relating to Dredging in the Channel in the estimation of civil costs under the cargo handling activity, the cost of no other civil works have been considered. The MBPT to explain the reason for not considering the cost of any other ancillary civil works under the cargo handling activity.	All other civil works involve strengthening of Harbour Wall/Berths and hence have been considered in Berth Hire Activity only.
(vi)	MBPT to furnish the basis for the lumpsum considered in the estimation of cost of some of the items considered under civil capital costs and dredging costs in RDPR justifying the cost considered in the estimates.	The lumpsum considered in the estimation of cost of some of the items considered under civil capital costs and dredging costs in RDPR is mainly for the mobilization and demobilization for the civil and dredging equipments which are generally considered on lumpsum basis. At the time of preparation of RDPR, all lumpsum rates have been taken based on the market survey done by the consultant.
(vii)	The equipping plan proposed for the facility is not seen to be in line with the equipping plan for the multipurpose terminal as prescribed in the Upfront Guidelines. Further, as noted from Section 6 of the RDPR, it appears that the number of handling equipment has been decided keeping in view future requirement also. Therefore, the MBPT to furnish an analysis supported with workings to justify the number of each type of equipment envisaged to be used at the facility to handle iron & steel products, break bulk cargo and bagged cargo, to show that given the productivity of each type of the equipment, the quantity of different equipment commensurate with the quantity of each cargo estimated to be handled. While doing so, the MBPT to take into account the revision in the optimal capacity of the facility to be made by MBPT for the reasons brought out earlier.	The equipment plan proposed is as per DPR which was accepted by Board.
(viii)	MBPT to furnish documentary evidence in support of the cost of each type of equipment. Also, furnish workings to determine the cost of each type of equipment as considered by MBPT in its calculations.	The cost as proposed in RDPR and accepted by Board has been taken as base for cost of equipment. At the time of preparation of RDPR, it was based on market survey done and as per the cost taken in Offshore Multipurpose Cargo Berth for similar equipment. For other equipment, the cost as per DPR is taken.
(ix)	MBPT to justify consideration of cost towards Detailed Engineering soil investigations and Project Supervision @ 7%, Contingencies @ 3%, Works Contract tax @ 2.8% and Environmental mitigation cost @ 5% each under civil costs and mechanical costs.	Provisions towards contingencies, tendering, detailed engineering, project management have been included separately as per standard norms.
(x)	The MBPT has considered interest during construction (IDC) separately in the estimation of capital cost. This is not seen to be in line with the Upfront tariff guidelines of 2008.	5% considered towards interest during construction under the Miscellaneous cost is for upfront payments, working capital margin and IDC are as per guidelines.
<b>IV.</b>	<b><u>Operating Costs:</u></b>	
(i)	Power cost: (a) The MBPT to furnish the workings with regard to estimation of power cost at ₹1.90 crores.  (b) MBPT to furnish documentary evidence in support of per unit cost of electricity considered in the workings to be furnished with regard to the above mentioned query.	Power costs: 6 Level Luffing Cranes * 100 units/hr *4000 hrs *7.9 ` /Unit = 1.9 Crores.  Average cost of power consumption works out to apprx. `6.86 per unit. Further considering transmission and distribution losses of 15%, the cost per unit works out to ₹7.90 per unit. Photocopies of few bills are attached for ready reference.  (MBPT has not furnished the copy of the electricity bills )
(ii)	Fuel expenses: (a). The MBPT to furnish the workings with regard to the fuel	Fuel expenses: (1 Mobile Harbour Crane *15 ltrs/hr + 3 Mobile Bagging Machine * 12 ltrs/hr + 5

	<p>expenses estimated at ₹4.91 crores.</p> <p>(b). As seen at page no. 24 of the RDPR, the MBPT appears to have considered the consumption of 15 litres per hour for MHC, 12 litres per hour each for bagging machine and portable conveyor, 20 litres per hour for FLT of 20 tonne capacity and 10 litres per hour for FLT of 10 tonne capacity. The MBPT to justify the consumption of fuel considered for the above said equipment with documentary proof.</p>	<p>Portable Conveyors * 12 ltrs/hr + 4 Payloaders * 12 ltrs/hr + 2 FLT 20T * 20 ltrs/hr + 2 FLT 10T * 10 ltrs/hr) * 4000hrs * 56/ltr= ₹4.91 crores.</p> <p>Consumption of Fuel for FLT 10T and payloaders has been taken as per TAMP guidelines. For rest of the equipment the consumption of fuel is as per industry standards.</p>
(iii)	<p><b>Licence fees:</b></p> <p>(a) The MBPT has indicated the licence fee as ₹50/- per sq.m per month. It has, however, not indicated the quantum of area considered for calculation of licence fees. Further, in the absence of requisite details/ workings, it is not found possible to check the correctness of the licence fee amount of ₹2.40 crores. The MBPT to, therefore, furnish the basis for considering the said rate by giving reference to its Scale of Rates and supported by necessary workings.</p> <p>(b) It appears from page no. 14 of RDPR that existing warehouse 18 is envisaged to be used for storage. MBPT to furnish the treatment for the licence fee leviable for use of warehouse 18 given in the operating cost estimates.</p>	<p>MBPT has given reference of section 3.3 (A) (I) of MBPT Scale of Rates which provides for the rate of ₹50/- per sq.mtr. per month for open area. Detailed working are as below :</p> <p>50 ₹ /Month (as per SOR) * 40000 sq.mtr. X 12 months= ₹2.40 Crores.</p> <p>Existing warehouse No.18 has been proposed for using for emergency storage only.</p>
(iv)	<p><b>Other Expenses:</b></p> <p>The upfront guidelines prescribe a norm of 5% of the gross fixed assets for estimation of 'Other Expenses'. However, the MBPT is seen to have estimated 'Other Expenses' at 5% of the cost of Mechanical works. The reason for excluding the cost of civil works from the estimation of other expenses to be explained.</p>	<p>Civil Works in the proposed projects includes only dredging and since dredging does not form part of Fixed Assets, the same has been excluded.</p>
<b>V.</b>	<b><u>Apportionment of Annual Revenue Requirement:</u></b>	
	<p>(a) Though the MBPT has apportioned the Annual Revenue Requirement (ARR) relating to the Cargo handling activity among handling charges, storage charges and miscellaneous charges in the ratio of 90:5:5, the MBPT has not furnished workings, showing the further apportionment of the ARR to determine the handling charges, storage charges and miscellaneous charges for each of the cargo item. The MBPT to, therefore, furnish detailed workings in this regard.</p> <p>(b) Similarly, MBPT to furnish workings done to arrive at the proposed berth hire charges from the ARR relating to the berthing activity.</p>	<p>MBPT has furnished Workings in this regard.</p> <p>MBPT has furnished Workings in this regard.</p>
<b>VI.</b>	<b><u>Scale of Rates:</u></b>	
(i)	<p>In the proposed tariff Schedule furnished by MBPT, the following deficiencies are noticed:</p> <p>(a) Though the cargo item of Iron &amp; Steel products constitutes 78% share of the optimal capacity of the terminal, the port has not proposed a separate tariff for 'Iron &amp; Steel Products' and has included it in the proposed tariff for Unitized &amp; Containerized cargo. Please propose a specific rate for the Iron and Steel products.</p> <p>(b) If the share of containerized cargo is not captured in the optimal capacity calculation, there does not appear to be any reason to prescribe a rate for handling the containerized cargo in the tariff schedule.</p>	<p>Unitized Cargo includes Iron &amp; Steel products hence the same rates are proposed.</p> <p>MBPT is under a license agreement with operator of Offshore Container Terminal at Mumbai Port, which has an exclusivity clause and hence no other will be able to handle containers for a certain period of time. Therefore the capacity</p>

	<p>(c) No definitions for the terms used in the Scale of Rates have been proposed.</p> <p>(d) It has already been decided by this Authority in other upfront tariff cases that prescribing dollar denominated upfront tariff would not be appropriate which will have a validity of 30 years. Firstly, applying a WPI based escalation on a foreign currency is not correct. Secondly, the foreign exchange variation over the next 30 years cannot be predicted. In case of any abnormal variations, either the users or the operator will have to bear the incidence, depending on which side the appreciation takes place. This Authority has, therefore, prescribed the upfront berth hire which is normally prescribed in dollar terms in rupee denomination, in all upfront tariff cases. The MBPT to, therefore, propose rupee denominated tariff for the proposed berth hire charges.</p> <p>(e) No conditionalities with reference to levy of berth hire have been proposed.</p> <p>(f) A note listing down the services that would be covered under the proposed handling charges to be proposed.</p> <p>(g) Under the storage charges schedule, a note to the effect that no storage charge shall accrue for the period during which the terminal operator is not in a position to deliver cargo when requested by the user for reasons attributable to the terminal operator, as prescribed in the Scale of rates relating to upfront tariff fixed at other major port trusts, to be incorporated.</p> <p>(h) The rate towards 'Miscellaneous charges' have not been proposed.</p> <p>(i) The list of services covered by the levy of miscellaneous charges to be prescribed.</p> <p>(j) A general note prescribed in the tariff schedule with regard to indexation of the tariff caps to inflation has not been proposed by the Port. A general note in this regard to be proposed keeping in view the year to which the capital costs and the operating costs belong.</p> <p>The MBPT to take note of the above said deficiencies and propose a complete tariff Schedule.</p>	<p>calculation for Containerized cargo is shown as "as and when basis".</p> <p>MBPT has furnished Proposed scale of rates including definitions.</p> <p>MBPT has considered ₹60 per dollar as the basis for calculation. The Berth Hire charges may be computed in ₹ using this rate.</p> <p>MBPT has included Conditionalities in the proposed scale of rates for levy of Berth Hire charges.</p> <p>Wharfage cover services such as labour, management and supervision of labour, control &amp; supervision of cargo, operation &amp; maintenance of cargo handling equipment etc. Berth Hire charges covers operation &amp; maintenance of berth, Marine structures &amp; dredging etc.</p> <p>A note to the effect that no storage charge shall accrue for the period during which the terminal operator is not in a position to deliver cargo when requested by the user for reasons attributable to the terminal operator is incorporated in proposed scale of rates.</p> <p>Miscellaneous Charges of ₹8.95 per tonne for all cargo is proposed. The same has been included in the proposed scale of rate and calculation thereof is furnished.</p> <p>The miscellaneous charges prescribed above is a composite charge for provision of all miscellaneous services such as sweeping of cargo on the wharf, weightment of cargo, dust suppression etc.</p> <p>A general note prescribed in the tariff schedule with regard to indexation of the tariff caps to inflation has been proposed in the proposed scale of rates.</p>
(ii)	In the proposed tariff Schedule, the MBPT has proposed a free period of 3 days for the import cargo and 7 days for the export cargo. This is not seen to be in line with the free period prescribed in the upfront guidelines. The MBPT is requested to propose the free days, as stipulated in the guidelines.	Tariff Schedule alongwith the conditionalities as stated at 6(ii) is revised and included in the Proposed Scale of Rates.
<b>VII.</b>	<b><u>Performance Standards:</u></b>	
	<p>(a) The MBPT has furnished the Performance Standards. The indicative norm proposed by the port for Iron &amp; Steel products at 4000 TPD is seen to be on a lower side when compared to the per day output of 7500 TPD considered by the port in optimal capacity calculation. The MBPT to, therefore, review the performance standards. The conditionalities governing the performance standards for the various cargoes also to be proposed.</p> <p>(b) If the share of the containerized cargo is not to be considered in the</p>	<p>Norms used for calculation of optimal capacity is as per DPR based on Parcel size, Ship size etc. However, the norms proposed for performance standards are minimum of what the concessionaire is required to maintain and is taken from Appendix-15 of Model Concession Agreement provided by Ministry of Shipping. [The MBPT has furnished the Performance Standards. The indicative norms proposed by the port for Iron &amp; Steel products at 4000 TPD is seen to be on a lower side when compared to the per day output of 7500 TPD considered by the port in optimal capacity calculation.]</p> <p>MBPT is under a license agreement with operator of Offshore Container Terminal at Mumbai Port, which has an exclusivity clause and hence no other operator will</p>

capacity calculation, the performance standard proposed for containerized cargo to be deleted from the Performance standard Schedule.	be able to handle containers for a certain period of time. Therefore the capacity calculation for Containerized cargo is shown as "as and when basis" and therefore the Performance Standards are proposed.
---	---

5.1. A joint hearing in this case was held on 18 October 2013 at the Office of this Authority. The MBPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the MBPT and the concerned users and user organisation bodies have made their submissions.

5.2. During the joint hearing, it was brought to the notice of MBPT that some information gaps has been found in the reply furnished by the Port under cover of its letter dated 14 October 2013 in response to the information sought by us vide our letter of even number dated 07 October 2013. The MBPT, during the hearing, agreed to furnish the requisite information/ clarification immediately. Accordingly, we have vide our letter dated 22 October 2013 sought some information/ clarification from MBPT. The MBPT vide its letter dated 13 November 2013 has responded. The information sought by us and the response of MBPT thereon are tabulated below :

Sl. no.	Information sought by us	Response of MBPT
(i).	MBPT to respond to the comments of the users/ prospective bidders, forwarded by us from time to time to MBPT.	The MBPT has furnished its comments on the points raised by the Indian Merchants Chamber, which has been incorporated in the earlier part.
(ii).	When asked to certify that the operator of the facility would not be allowed to handle any other cargo other than break bulk cargo, bagged cargo and unitized & containerised cargo including iron & steel products, the MBPT has stated that it has no specific objection for handling any other type of cargo. In this regard, the MBPT to confirm whether 'any type of cargo' would fall under the broad type of category considered by it in the capacity calculation.	MBPT has confirmed that "any other type of cargo" as stated by TAMP at 2 (ii) would broadly fall under the broad type of category of cargo considered by the Mumbai Port Trust in the capacity calculation. Handling of coal and cruises are not allowed in the proposed Harbour Wall berth.
(iii).	MBPT to furnish the details of the allocation of the total area proposed to be allotted for the facility in terms of stacking area and the area required for the various ancillary purposes.	An area of 40000 sq.mtrs approx. is proposed to be allotted to the operator for the facility. The area of wharf and sheds along the proposed harbour wall berth can be used as backup area. All the area will be allotted to prospective bidder and prospective bidder will segregate the area of storage into ancillary purpose as per actual requirement. It is felt appropriate to give the flexibility to the BOT operator.
(iv).	MBPT to furnish a copy of GOI guidelines which states that Berth pockets are to be dredged upto 14.6 m, for our perusal.	A copy of letter dated 7 <sup>th</sup> July, 2005 received from ministry of shipping requesting ports to prepare detailed proposal for deepening the approach channels, entrance channels, turning basin & deepening near berths to cater deep draught vessels of 14 mtrs is furnished.
(v).	The reply of MBPT does not furnish the basis for considering the share of iron & steel products, break bulk cargo and bagged cargo at 78%, 15% and 7% respectively. The basis for the types of cargo proposed to be handled at the facility to be furnished.	Commodity wise traffic handled at Mumbai Port Trust, their comprehensive average growth rate, share of various commodities in total traffic at Mumbai Port, composition of Import and Export of total traffic at Mumbai Port, Industrial trend has been considered for arriving at basis for considering share of iron and steel products, break bulk cargo, bagged cargo etc. Chapter 4.6 of DPR (HOWE) and chapter 4 of RDPR (RITES) deals with the basis for the types of cargo proposed to be handled at the proposed facility.
(vi).	If Iron & Steel Cargo itself is Unitized & Containerized Cargo, then it is felt appropriate to use the term 'Iron & Steel cargo' in the proposed tariff schedule. The nomenclature of 'Unitized & Containerized Cargo' can be done away with. A clarification in this regard to be furnished.	In the proposed tariff schedule, iron and steel cargo and containerised cargo has been separated. The proposed tariff schedule with necessary changes is furnished.
(vii).	Since the successful bidder of the project in reference will be allowed to handle containers from some point of time, it is not clear why handling of containerized cargo has not been anticipated in the proposed facility at HWB. The position is clarified. If rates for containerised cargo and the performance standard are to be prescribed, then the capacity calculation for the project should necessarily capture the share of containerised cargo. If the MBPT is not in a position to capture the share of containerised cargo in the capacity calculation, the proposed rate for containerised cargo and the proposed performance standard to be deleted from the proposal.	As stated at (vi) above, containerised cargo is separated from iron & steel cargo. Handling of containerised cargo has not been anticipated in the proposed facility because same has been considered in DPR on "as and when basis". However, considering the containerised cargo at 1%, necessary changes at capacity calculation, proposed tariff schedule and the workings is furnished.
(viii).	It is not clear how the traffic projections, ship sizes, berth occupy are relevant for considering handling rate of both break bulk cargo and bagged cargo at 2500 tonnes per day is relevant. Also, the MBPT has not justified the deviation from the 2008 guidelines, which prescribes a norm of 4000 tonnes per day for break bulk (bagged cargo). When the MBPT expects that the successful BOT operator should perform at 4000 tonnes per day for both break bulk cargo and bagged cargo, it is appropriate that a handling rate of 4000 tonnes for break bulk and bagged cargo be considered in the capacity calculation.	Handling rate of 2500 T/Day for both break bulk and bagged cargo, are based on productivity level given in DPR. However, the performance standard prescribed by Ministry of Shipping in Model Concession Agreement prescribes the same to be 4000 T/day. Hence, a norm of 4000 T/day for break bulk and bagged cargo was considered in performance standards. Performance standards are however revised based on the projections made in the DPR.

(ix)	The equipment requirement for the activity of ship to shore transfer and vice versa is discussed in the succeeding paragraphs. As far as the MHC is concerned, whose function also may be similar to wharf crane, except for stating that deployment of MHC is an essential requirement, the MBPT has not justified the deployment of one MHC. The MBPT to justify deployment of MHC bringing out the functions of the MHC at the proposed facility.	Mobile harbour crane is an essential requirement in the proposed facility. Mobile harbour cranes provides better flexibility on operations as they are mobile and can move around from one berth to another when compared to wharf cranes which moves along a dedicated railway track fixed on berth. MHC can be provided on any berth as per requirement.
(x)	The project envisages handling over of existing four Harbour Wall Berths (HWB) having a total length of around 880 metres to the BOT operator, for strengthening and operation. The 2008 tariff guidelines prescribe a norm of 3 no. of ELL cranes for one multipurpose berth. The proposal of the port envisages deployment of only 6 nos. of ELL cranes. In that case, a project of two berth configuration with a total length of 440 metres may be appropriate. However, the proposal envisages a 4 berths configuration. If 4 berths configuration with around 880 metres length is essential, then the estimated optimal capacity of 6.52 MMTPA needs an upward revision with deployment of additional 6 no. of ELL cranes, which may justify handing over of all the four berths to the successful BOT operator. The MBPT to examine this position and enhance the optimal capacity of the project.	The proposal of port envisages deployment of 6 no of ELL cranes of 30 Tonnes each & 01 MHC of 40 tonnes. Same has been stated in page 15 of RDPR. Tariff guidelines prescribes a norm of 3 no. of ELL cranes of 20 tonnes each for 1 berth. As such it works out to 12 ELL cranes of aggregate capacity of 240 Tonnes for four berths. In the instant case 6 ELL crane of 30 Tonnes each & 01 MHC of 40 Tonnes aggregating to 220 Tonnes have been proposed for four Berths. MHC in the instant case has been proposed to bring flexibility in operation. As such considering the aggregate capacity & total no of berths, enhancement of optimal capacity of project seems not necessary.
(xi)	The MBPT has not furnished any analysis supported with workings to justify the number of each type of equipment envisaged to be used at the facility to handle iron & steel products, break bulk cargo and bagged cargo, to show that given the productivity of each type of the equipment, the quantity of different equipment commensurate with the quantity of each cargo estimated to be handled. The MBPT to furnish the requisite information.	Chapter 4.6.6 (Productivity), Chapter 4.6.10 (Alternative IV) & 4.6.11 (Conclusion) of DPR deals in detail with analysis supported with working to justify the no of each type of equipment envisaged to be used at the facility to handle proposed cargo, the no. of different equipment commensurate with the quantity of each cargo estimated to be handled. MBPT has furnished soft copy of DPR of HOWE (I) Pvt. Ltd.
(xii)	MBPT to furnish the copy of the electricity bill.	MBPT has furnished photocopies of few electricity bills.
(xiii)	If the existing warehouse no. 18 is proposed to be used only for emergency storage, then the tariff arrangement for levy of storage charges on the warehouse on such occasions is explained. When the warehouse is proposed to be utilised only for emergencies, it is not clear how the licence fee on the said warehouse payable by the BOT operator to the port trust has been captured in the upfront tariff calculation. MBPT to explain the position.	An area of 40000 sq.mtrs is proposed to be allotted to the proposed BOT operator. DPR states Ware House No. 18 to be proposed to be used for emergency storage. However it is indicative only. It is felt appropriate to give flexibility to BOT operator. Hence, the same has been considered in the proposal in 40000 sq.mtrs as open area.
(xiv)	The MBPT has prescribed a general note in the tariff schedule with regard to indexation of the tariff caps to inflation to the effect that the tariff caps would be indexed to the extent of 60% of the variation in WPI occurring between 1 January 2011 and 1 January of the relevant year. When the capital cost estimates are based on the current market rates of 2013, the reason for considering the year 2011 for the purpose of indexation is not clear. MBPT to clarify the position.	The general note in tariff schedule with regards to indexation of tariff caps are revised in the proposed tariff schedule.
(xv)	From the workings furnished by the port for calculation of Storage Charges, it is seen that the traffic of Break Bulk Cargo and Bagged Cargo has not been considered to arrive at the storage charges. In other words, from the workings, it appears that the traffic of Break Bulk Cargo and Bagged Cargo would not attract any storage charges. In view of this position, the MBPT to not prescribe any storage charges for the said cargo. Alternatively, if the MBPT wishes to propose storage charges in the proposed scale of rates for Break Bulk Cargo and Bagged Cargo, then requisite percentage share of cargo may have to be shown attracting storage charges. MBPT to clarify the position and furnish workings in this regard.	The MBPT have made due changes in storage charges in proposed tariff schedule. The proposed tariff schedule alongwith workings is furnished.

5.3. While furnishing the above information, the MBPT has revised its proposal to the extent of considering 'containerised cargo' to the tune of 1% of the total optimal capacity. Further, the MBPT has updated its proposal with regard to the power and the fuel costs forming part of the Operating Costs. This has led to change in the Annual Revenue Requirement and the corresponding change in the per tonne handling and storage rates. A comparative position between the parameters contained in the initial (September 2013) proposal of MBPT vis-à-vis parameters in the November 2013 proposal is given below :

Sl. No.	Estimates contained in the MBPT proposal of September 2013		Revised Estimates furnished by MBPT under cover of its letter dated 13 November, 2013	
	Particulars	₹ in crores	Particulars	₹ in crores
<b>OPERATION &amp; MAINTENANCE COST RELATING TO CARGO HANDLING ACTIVITY</b>				
1	Power	1.90	Power	2.84
2	Fuel Cost	4.91	Fuel Cost	7.36
3	Repairs and Maintenance Cost		Repairs and Maintenance Cost	
	(a) Civil Works	2.46	(a) Civil Works	2.46
	(b) Mechanical & Electrical Works	8.78	(b) Mechanical & Electrical Works	8.78
4	Insurance	1.76	Insurance	1.76
5	Depreciation		Depreciation	
	(a) Civil Works	0.00	(A) Civil Works	0.00
	(b) Mechanical & Electrical Works	18.17	(B) Mechanical & Electrical Works	18.17
6	License Fee	2.40	License Fee	2.40

7	Other Expenses on Civil & Mech	8.78	Other Expenses on Civil & Mech	8.78
	<b>Total Operating &amp; Maintenance Costs (Cargo Handling)</b>	<b>49.16</b>	<b>Total Operating &amp; Maintenance Costs (Cargo Handling)</b>	<b>52.56</b>
<b>ANNUAL REVENUE REQUIREMENT RELATING TO CARGO HANDLING ACTIVITY</b>				
1	Return on Capital Employed (16% of Capital Cost)	67.51	Return on Capital Employed (16% of Capital Cost)	67.51
2	Operation & Maintenance Cost	49.16	Operation & Maintenance Cost	52.56
	<b>Total Revenue Requirement</b>	<b>116.67</b>	<b>Total Revenue Requirement</b>	<b>120.07</b>
<b>ALLOCATION OF REVENUE REQUIREMENT</b>				
	Cargo Handling Charges (90%)	105.01	Cargo Handling Charges (90%)	108.07
	Storage Charges (5%)	5.83	Storage Charges (5%)	6.00
	Miscellaneous Charges (5%)	5.83	Miscellaneous Charges (5%)	6.00
	<b>Total Revenue Requirement (Cargo Handling)</b>		<b>Total Revenue Requirement (Cargo Handling)</b>	

5.4. A comparative position of the per tonne handling rates proposed in the initial (September 2013) proposal of MBPT vis-à-vis parameters in the November 2013 proposal is given below :

		September 2013 proposal			November 2013 proposal			
Proposed Charges	Unit of levy	Break Bulk Cargo	Bagged cargo	Unitized & Containerized cargo	Break Bulk Cargo	Bagged cargo	Iron & Steel	Containerized cargo
WHARFAGE CHARGES								
Foreign	Per MT	55.1	55.1	191.7	57.8	57.8	201.0	201.0
Coastal	Per MT	33.1	33.1	115.0	34.7	34.7	120.6	120.6
STORAGE CHARGES								
For first to 20th day	Per MT per day	2.97	2.97	2.97	3.04	3.04	3.04	3.04
For 21st to 40th day	Per MT per day	4.45	4.45	4.45	4.56	4.56	4.56	4.56
41st onwards	Per MT per day	5.93	5.93	5.93	6.08	6.08	6.08	6.08

6. Subsequently, MBPT vide its e-mail dated 4 December 2013 has stated that the unit of containerized cargo be read as Million Tonnes Per Annum (MTPA) instead of Million Twenty Equivalent Units (MTEU). Thereafter, the MBPT vide its email dated 10 December, 2013 has furnished the individual capacity of iron and steel, Bagged cargo, Break bulk and Containerized cargo at 5.88 MTPA, 0.18 MTPA, 0.38 MTPA and 0.08 MTPA, thereby aggregating to optimal capacity of 6.52 MTPA.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

8. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges :

- (i) The proposal is to fix reference tariff for handling Iron & Steel products, Break Bulk cargo, Bagged cargo and Containerised Cargo envisaged to be handled at the proposed Harbour Wall Berth to be developed at the Mumbai Port Trust (MBPT) under Public Private Partnership (PPP) mode on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis.

The proposal is based on the Revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, effective from 9 September, 2013, issued by the Ministry of Shipping. Clause 2.4 of the said guidelines stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to re-fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification.

Since the upfront tariff for the proposed combination of the multi cargo is not available neither in MBPT nor in any other major port, the MBPT has come up with a proposal for fixation of Reference tariff for the proposed combination of the multi cargo, generally following the principles of 2008 Guidelines.

- (ii) The MBPT has filed its proposal in September 2013. Subsequently, based on the information/ clarifications sought by us during the processing of the case and based on the decisions taken during the joint hearing held on 18 October, 2013, the MBPT under cover of its letter dated 13 November, 2013 has revised its proposal. The revision is to the extent of considering handling of 'containerised cargo' at the facility to the tune of 1% of total optimal capacity. To accommodate handling containerized cargo to the tune of 1%, the percentage share of Iron and Steel products envisaged in the September 2013 proposal has been reduced by 1%, thereby maintaining the total optimal capacity in the revised proposal at the level envisaged in the September, 2013 proposal. In the revised proposal, the port has also updated the power and fuel cost forming part of operating cost. There is no change in capital cost estimation by the port. The revised proposal of the MBPT dated 13 November 2013 along with the information/ clarification furnished by MBPT during the processing of the case in reference is considered in this analysis.
- (iii) The MBPT envisages allotment of an approximate area of 40000 sq.mtrs to the operator for the facility. The upfront guidelines of 2008 do not envisage calculation of optimal yard capacity incase of the multipurpose cargo terminal. However, to a query posed to the MBPT to furnish details of the allotment of land for various purposes, the port has stated that it has not earmarked the area for the various purposes and that flexibility is being given to the operator to earmark the area for storage and other ancillary purpose as per the operator's actual requirement. Therefore, in the absence of details, the adequacy or the inadequacy of the proposed allotment of 40000 sq. mtrs. of land could not be verified. The consideration of allotment of 40000 sq. mtrs of land is relied upon. Incidentally, the MBPT has confirmed that the proposed allotment is in line with the Land use plan of the port.
- (iv) The proposal of the port envisages handing over of the existing berth nos. 18 to 22 at Indira Docks having a depth of 14.6m, which would enable catering to 40000 DWT vessels. However, the Feasibility Report gives an indication that a vessel of 40000 DWT could be easily handled in a draft of 11m to 12.5m. That being so, the berths having a depth of 14.6m would be in a position to cater to the vessels of more than 40000 DWT. But the ships with draft upto 11.3m only will be handled at the facility due to the restriction in approach channel, as clarified by the MBPT.
- (v) Optimal Terminal Capacity:
- (a) By considering the percentage share of each type of cargo viz., Iron & Steel products, Break Bulk cargo, Bagged cargo and Containerised Cargo and the handling rate of each of the above mentioned cargo, the MBPT has determined the optimal capacity of each of the cargo proposed to be handled at one berth. Based on the capacity of one berth, the MBPT has derived the capacity of four berths, by applying the multiplication factor of 4. Thus, the MBPT has calculated the optimal capacity of the facility at 5.83 MMTPA in respect of iron & steel products, 0.38 MMTPA in respect of Break Bulk cargo, 0.19 MMTPA in respect of Bagged cargo and 0.11 MMTPA in respect of Containerised cargo, thus aggregating to 6.52 MMTPA for four berths at 70% utilization.
- (b) Though the MBPT has envisaged handing over of berth no. 18 to 22 at Indira Docks, which works out to 5 number of berths, the proposal of MBPT is based on a 4 berth configuration. In this regard, berth no. 18 is considered as one berth and berth no. 19 to 22 are treated as equivalent to three berths, thereby aggregating to 4 number of berths. According to MBPT, the numbers for the Berths were initially given based on smaller ship sizes and since the proposed facility envisages handling of larger ships, the Berth Numbers 19 to 22 has been considered equivalent to 3 berths.
- In this regard, it is relevant to mention here that the aggregate length of all berths put together (berth no.18 to 22) has been reported to be 883 metres. In such a scenario, even if a 4 berth configuration is taken into account, the length of each of the four berth would work out to about 221 metres, which is seen to be comparable when compared with the length of berths, reported by the various major ports at the time of fixation of upfront tariff for their respective projects. Therefore, this analysis proceeds based on a four berth configuration, as considered by the MBPT.
- (c) The MBPT has considered the share of Iron & Steel products, Break Bulk cargo, Bagged cargo and Containerised Cargo at 77%, 15%, 7% and 1% respectively, reportedly based on the commodity wise traffic handled at the MBPT in the past, their comprehensive average growth rate, import export ratio, industrial trend, etc. Based on the reasoning furnished by the MBPT



and given that none of the users/prospective bidders have objected to the proposed cargo mix, the share of each cargo in the total cargo capacity is relied upon in the analysis.

- (d) The 2008 upfront Guidelines for a multipurpose berth envisages deployment of 3 nos. of 20 tonne wharf cranes. Considering a four berth configuration, theoretically, the facility should take into account deployment of 12 nos. of 20 tonne wharf cranes. However, the equipping plan considered by the MBPT for the proposed facility of a 4 berth configuration (883 metres) is deployment of 6 numbers of 30 tonne capacity Wharf Cranes and one number of 40 tonne Mobile Harbour Crane (MHC).

In this regard, if 3 nos. of 20 tonne cranes are required in a multipurpose berth, then technically, 12 nos. of 20 tonne cranes would be required for four berths, thereby leading to an aggregate hoisting capacity of wharf cranes of about 240 tonnes for four number of berths put together. By proposing 6 numbers of 30 tonne capacity Wharf Cranes and one number of 40 tonne Mobile Harbour Crane, an aggregate hoisting capacity of about 220 tonnes would be available for the four number of berths at the proposed facility, which is seen to be closer to 240 tonnes of hoisting capacity, based on the norm prescribed in the guidelines.

- (e) Clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on the justification furnished by the port in view of the port's specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. Recognising that deployment of MHC is essential as it provides a better flexibility in operations and can move around from one berth to another at the proposed facility, as clarified by the MBPT and since, none of the users/prospective bidders have objected to the equipping plan envisaged by the MBPT, this Authority is inclined to consider the deployment of wharf crane and MHC, as proposed by the MBPT at the proposed facility. Incidentally, the equipping plan proposed by the MBPT does not in any way exceed the equipping plan prescribed in the Guidelines for calculation of optimum capacity of the facility.
- (f) As brought out earlier, instead of the 3 nos. of 20 tonne ELL cranes for each berth as prescribed in the 2008 guidelines, the MBPT has proposed deployment of 6 nos. of 30 tonne wharf cranes and 1 no. of 40 tonne HMC aggregating to 220 tonnes capacity for four berths at the proposed facility. In this backdrop, the MBPT has considered a handling rate of 7500 tonnes per day each in respect of Iron & Steel Products and Containerized cargo and 2500 tonnes per day each in respect of Break Bulk cargo and Bagged cargo.

The 2008 upfront guidelines for a multipurpose berth prescribe a handling rate of 4000 tonnes per day in respect of break bulk cargo like Steel and bagged cargo and 2500 tonnes per day in case of Other Break bulk cargo, based on the deployment of 3 nos. of 20 tonne ELL cranes.

The 2008 upfront Guidelines are silent about the handling rate of Iron & Steel Products and Containerized cargo based on the use of 20 tonne ELL cranes. The handling rate of 7500 tonnes per day considered by the MBPT in respect of Iron & Steel products and Containerised cargo is reported to be based on traffic projections, ship sizes, berth occupancy etc. Hence, the same is considered in the analysis, relying upon the position considered by the MBPT.

However, as stated earlier, the port has considered the handling rate of 2500 tonnes per day for handling of the break bulk cargo (Rock Phosphate, Sulphur, Fertiliser and other Miscellaneous dry bulk cargo) and bagged cargo (Sugar, Rice, and other such cargo) to be handled by 30 tonne ELL cranes and 40 tonne MHCs. In spite of a specific request, the port has not justified the handling rate, except for merely stating that it is based on traffic projections, ship sizes, berth occupancy etc.

When a handling rate of 4000 tonnes per day is prescribed in the 2008 guidelines for handling bagged cargo by deployment of 20 tonne ELL cranes, it may not be unreasonable to consider the handling rate of 4000 tonnes per day, as prescribed in the guidelines for the bagged cargo to be handled at MBPT. However, there may be a view that given that the MBPT envisages deployment of slightly higher capacity cranes, a productivity of more than 4000 tonnes be considered in respect of the Bagged cargo. In this regard, it is relevant to mention here that MBPT envisages use of the fleet of equipment among all the four berths. This would involve regular movement of cranes in between the berths. Thus, even though slightly higher capacity cranes have been envisaged at the facility of MBPT, it may not be in a position to handle more

than 4000 tonnes per day. Hence, the handling rate in respect of Bagged cargo is considered at 4000 tonnes per day per berth, instead of 2500 tonnes per day per berth considered by the MBPT.

The upfront guidelines do not specifically prescribe the handling rates in respect of handling of Break bulk cargo like Rock Phosphate, Sulphur, Fertiliser and other Miscellaneous dry bulk cargo, which is envisaged to be handled at the MBPT facility. However, there can be an argument that these cargo would form part of the 'Others' prescribed in the guidelines and therefore, a handling rate of 2500 tonnes per day prescribed in the guidelines for Other Break Bulk cargo, is considered in respect of the MBPT facility.

- (g) Based on the percentage share of traffic and the handling rates in respect of Iron & steel products, Break bulk cargo, Bagged cargo and Containerised cargo, as discussed in the preceding paragraphs, the optimal capacity of the facility at 70% utilization works out to 5.90 MMTPA in respect of iron & steel products, 0.38 MMTPA in respect of Break bulk cargo, 0.29 MMTPA in respect of Bagged cargo and 0.08 MMTPA in respect of Containerised cargo, thus aggregating to 6.65 MMTPA instead of 6.52 MMTPA estimated by the MBPT. The change in the optimal capacity is only on account of considering a higher handling rate in respect of the Bagged cargo, as per the guideline position.

(vi) Capital costs :

- (a) The capital cost as estimated by the MBPT in its proposal is ₹ 643.51 crores of which ₹ 221.55 crores is for berthing activity and ₹ 421.96 crores is estimated for cargo handling services. Further, out of ₹ 421.96 crores estimated for the cargo handling activity, ₹ 234.53 crores is towards civil works, ₹ 167.33 crores towards Equipment cost and ₹ 20.09 crores is towards Miscellaneous capital costs.

(b) Civil Cost :

(i) Berth Activity:

- (a) As per 2008 upfront tariff guidelines, the capital cost for berth services includes cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth. The guidelines require to consider the cost as estimated by the port.
- (b) The capital cost under the berthing activity amounting to ₹ 186.23 crores is towards cost of strengthening of existing HW berths and cost of dredging. The items of civil works estimated by MBPT broadly adhere to list of civil works items stipulated in the guidelines. Further, the MBPT has taken into account the estimated cost towards Detailed engineering, Soil Investigation and Project supervision @ 7%, Contingencies @ 3%, Works Contract Tax @ 2.8% and Environmental Mitigation cost @ 0.5%.
- (c) The MBPT has stated that the unit rates considered by it for estimating the cost of the civil works under berthing activity is based on the market rates prevailing during the year 2013 for the items of works and based on the recent rate considered at the time of execution of a similar nature of work. This position is relied upon.
- (d) Out of the total estimated capital dredging cost of ₹ 326.12 crores, the cost towards dredging in the channel to the tune of ₹ 207 crores is seen to be apportioned to the Cargo Handling Activity and the cost of dredging in the berth pockets to the tune of ₹ 119.12 crores is considered under the Berthing activity.

In this regard, it is relevant to mention here that the upfront guidelines of 2008 envisage only cost of dredging alongside the berth in the estimation of capital cost for calculation of berth hire charges. However, the MBPT has stated that the cost of channel dredging is a major part of the project cost and therefore has been considered in the Tariff Proposal. Further, the MBPT has considered the channel dredging cost in the cost for Civil works under Cargo Handling activity on the ground that if this cost is not considered in cargo handling activity, the rates derived for Cargo handling activity

would be abnormally low and Berth Hire charges would be abnormally high, thereby affecting the viability of the project.

In this regard, it is relevant to mention here that except for considering the cost relating to Dredging in the Channel in the estimation of civil costs under the cargo handling activity, no other civil works have been envisaged under the cargo handling activity. This position is discussed in the subsequent paragraph. In such a scenario, if the cost relating to Dredging in the Channel is considered under berthing activity, then as rightly pointed out by MBPT, it may lead to higher berth hire charges and lower handling rates.

Clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on the justification furnished by the port in view of the port's specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines.

In this regard, it is relevant to mention here that while fixing vessel related charges of the major port trusts following the 2005 tariff guidelines, maintenance dredging cost incurred for channel dredging is apportioned between the port dues and pilotage activity. The exercise of fixation of reference tariff does not include fixation of reference rates for either port dues or pilotage. At the same time, it may not be relevant to consider the cost of channel deepening under berthing activity, as deepening of channel is not related to berthing activity. Therefore, based on the said position and also the submission of the MBPT that the cost of dredging the channel is integral to the project and that considering the cost relating to Dredging in the Channel under berthing activity may make the project unviable as argued by the MBPT, this Authority is inclined to consider the cost relating to channel deepening under the cargo related activity.

It is noteworthy that the benefit of the proposed dredging in channel considered in the project will only be availed by the vessels using the proposed HWB facility.

As far as the estimated dredging cost is concerned, the MBPT has considered a unit rate of ₹ 150 per cu. mtr. towards soil dredging and considering the difficulties of working near the existing harbour wall berth, the port has considered the unit rate of ₹ 4000 per cu. mtr. towards rock dredging. Since the MBPT has stated that the said rates are as per the prevailing market rates and also since the Feasibility Report takes into account the said rates, the same are considered as estimated by the port.

- (e) Provisions have been made by the MBPT in the capital cost estimates towards Detailed engineering, Soil Investigation and Project supervision, Contingencies, Works Contract Tax and Environmental Mitigation cost. Similar cost components have been considered while fixing the upfront tariff in respect of multipurpose berth of KOPT and also in the proposal relating to Offshore multipurpose cargo berth at MBPT, concluded recently. Hence, the said cost elements are considered.
- (f) The port has also estimated miscellaneous capital cost at 5% of the total berth construction cost plus dredging cost including the various other provisions as listed above, towards upfront payment, working capital margin and Interest during construction. The 2008 upfront tariff guidelines do not specifically provide for estimation of miscellaneous capital cost under berthing service. It is noteworthy that in case of the upfront tariff proposals determined for various projects of VPT, Coal terminal at VOCPT, multipurpose berths at KOPT, MOPT and MBPT, the miscellaneous capital cost at 5% has been considered to meet contingencies under the

Berthing Service. Keeping in view the decision taken by this Authority in the above mentioned cases, it may not be unreasonable to allow 5% miscellaneous capital cost, in this case also.

(ii) Cargo handling activity :

- (a) The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for the multipurpose berth and require the port to estimate civil cost. However, in the case in reference, except for considering the cost relating to Dredging in the Channel in the estimation of civil costs under the cargo handling activity, as discussed earlier, no other civil works are envisaged under the cargo handling activity. In this regard, the MBPT is of the view that since the nature of the civil works relate to strengthening of Harbour Wall/ Berths, the said costs have been considered under the Berthing activity only. The position reported by MBPT is relied upon.
- (b) For the reasons brought out earlier, provisions made by the MBPT in the civil capital cost estimates towards Detailed engineering, Soil Investigation and Project supervision, Contingencies, Works Contract Tax and Environmental Mitigation cost, are also considered.

(c) Equipment Cost :

- (i) The position regarding deployment of 6 number of 30 tonne Wharf cranes and one no. of MHC has already been dealt in the earlier paragraphs.
- (ii) Further, the MBPT has envisaged deployment of 6 nos. of hoppers, 3 nos. of bagging machines, 5 nos. of portable conveyors, 4 nos. of payloaders, 2 nos. of 20 tonne Forklift and 2 nos. of 10 tonne Forklift. The said fleet of equipment proposed to be deployed at the facility is not seen to be in line with fleet of equipment prescribed in the 2008 upfront guidelines for the multipurpose berth.
- (iii) In spite of repeated request to furnish an analysis to justify the number of each type of equipment envisaged to be deployed at the facility to show that given the productivity of each type of the equipment, the quantity of different equipment commensurate with the quantity of cargo estimated to be handled, the MBPT has not furnished such an analysis except for mentioning that it is as per the Feasibility Report. The Feasibility Report does not throw light on the adequacy or inadequacy of the fleet of equipment proposed to be used at the facility. Further, no justification has been furnished with reference to deployment of the above said equipment and the respective numbers.

Since the deployment of the above mentioned equipment is reported to be as per the Feasibility Report and also since, none of the users/ prospective bidders have objected to the equipping plan envisaged by the MBPT, this Authority is inclined to consider the equipping plan as envisaged by the MBPT, keeping in view clause 3.2 of the 2008 guidelines.

- (iv) The cost of each of the equipment is reported to be based on the Feasibility Report. The unit rates considered by it are reported to be based on the market survey done at the time of preparation of Feasibility report (i.e. the year 2013) and based on the cost considered in Offshore Multipurpose Cargo Berth proposal for the similar equipment. Since the cost of each of the equipment is reported to be based on the Feasibility Report related to the year 2013, it is presumed that they reflect the current market rates and hence relied upon in the analysis.

- (c) The miscellaneous capital cost is estimated at 5% on the entire civil and equipment cost towards upfront payment, working capital margin and Interest during construction, which is as per the norms prescribed in the guidelines for multipurpose cargo terminal as well as other cargo terminals.
- (vii) Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated capital cost as per the norms prescribed in the guidelines.
- (viii) Operating Cost :
  - (a) The MBPT in its revised proposal of November 2013 has stated to have considered 6132 working hours while calculating power and fuel cost. However, the working hours is seen to be considered at 6000 hours only for calculating power and fuel cost. The reason for this position remains unexplained. The power and fuel consumption for 6132 working hours per annum, which is at 70% utilization (i.e. 24 hours x 365 days x 70% utilization), as has been considered while estimating the power and fuel cost in respect of other upfront tariff cases is considered in this case also.
  - (b) Power cost :  
The power cost has been estimated by the MBPT based on the power consumption of 100 units per hour per crane for 6 ELL cranes for operation of 6000 hours and at the cost of electricity at ₹ 7.90 per unit.

The 2008 upfront guidelines for the multipurpose berth prescribe the norm for calculating the power cost at 100 units per hour for a 20 tonne ELL crane. However, the MBPT has envisaged the same quantum of power consumption for use of higher capacity wharf crane of 30 tonne capacity. It may be recalled that for the reasons recorded in the analysis relating to fixation of Reference tariff for the Offshore multipurpose berth at MBPT and based on the estimation made by MBPT, a power consumption of 100 units per hour for a 30 tonne ELL crane was relied upon. The same position is being considered in this case also, as proposed by the port.

As discussed in the preceding paragraph, the calculation of power cost is based on 6132 working hours per crane.

The unit cost of electricity is considered at ₹ 7.52 per unit, as has been considered while fixing reference tariff for the Offshore Multipurpose Cargo Berth at MBPT, based on the documentary evidence then furnished by the MBPT.

- (c) Fuel costs :
  - (i) The MBPT has stated that the fuel costs have been calculated for the MHC, bagging machines, portable conveyors, payloaders, 10 tonne Forklift and 20 tonne Forklift based on the TAMP Guidelines. In this regard, it is relevant to mention here that out of the list of equipment as given above, the upfront guidelines for the multipurpose berth prescribe fuel consumption only in respect of the 10 tonne Forklifts at 10 litres per hour and 10 tonne payload at 12 litres per hour which has been correctly adopted by the MBPT. However, the MBPT has not explained the basis for consideration of the fuel consumption of 15 litres per hour in respect of MHC, 12 litres per hour in respect of bagging machines, 12 litres per hour in respect of portable conveyors and 20 litres per hour in respect of 20 tonne Forklifts. In the absence of fuel consumption norms for the list of equipment given above, the position as reported by MBPT is relied upon, in this analysis.

As discussed in the preceding paragraph, the calculation of fuel cost for each of the above mentioned equipment is considered for 6132 working hours.

The unit rate of fuel at ₹ 56 per litre considered by MBPT has been updated with the prevailing rate of diesel at ₹60.70 per litre, which has been considered in the estimation of fuel cost of all the equipment in the analysis.

- (d) Repairs and maintenance cost on civil work is estimated by MBPT at 1% on the civil cost and 5% on mechanical equipment cost, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (e) The upfront guidelines prescribe a norm of 1% of the gross fixed assets for estimation of 'Insurance' and 5% of the gross fixed assets for estimation of 'Other Expenses'. However, the MBPT is seen to have estimated Insurance and Other Expenses at 1% and 5% of the cost of Mechanical works including the mechanical work component forming part of miscellaneous assets. In other words, the MBPT has excluded the cost of civil works from the estimation of Insurance cost and other expenses on the ground that the civil works comprise of cost of dredging only and that dredging does not form part of fixed assets. This position is considered in the analysis
- (f) In line with the 2008 guidelines for upfront tariff fixation, Depreciation is computed at 10% on equipment cost as per the rates prescribed in the Companies Act, 2013 for the relevant group of assets, instead of the rate of 10.34% adopted by the MBPT based on the provisions of Companies Act, 1956.

The MBPT is not seen to have calculated depreciation on the Civil works forming part of the handling activity as well as on the civil cost component forming part of the Miscellaneous assets, based on the position that civil works comprise of cost of dredging only and that dredging does not form part of fixed assets. This position is considered in the analysis.

- (g) The 2008 guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. Licence fee has been estimated by the MBPT for 40000 sq. metres of land area at the rate of ₹ 50 per sq.m per month. The rate of ₹ 50 per sq.m./month is seen to be the rate of licence fee for open area prescribed in Section 3.3 of the Scale of Rates of MBPT relating to Licence Fees for storage/ cargo operation with or without installation of facilities, cargo handling equipment by the users for offshore activities. This position is considered in the analysis.
- (ix) The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

The MBPT has considered insurance @ 1%, depreciation @ 3.34% and other expenses @ 5% on the capital cost relating berthing activity excluding dredging cost while estimating the annual revenue requirement of berthing service, apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at the other Major Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost and depreciation cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service. As has been done by the MBPT, the component of dredging cost is excluded while calculating the element of insurance cost and depreciation cost.

However, in no upfront tariff case of other major port trusts, other expenses to the tune of 5% of the berth cost is considered while determining the operating expenses relating to the berthing activity. Hence, the same is not considered in this case also.

- (x) The statement for fixing upfront tariff submitted by the MBPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as Annex - I.
- (a) The annual revenue requirement for the Cargo handling activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ₹120.19 crores as against ₹120.07 crores estimated by the port.
  - (b) As stipulated in the upfront guidelines for multipurpose cargo terminal, MBPT has apportioned 90% of the total revenue requirement towards handling charges and 5% each towards storage charges and miscellaneous charges.
  - (c) In the calculation of optimal capacity of the terminal, MBPT has considered the percentage share of four cargo items viz., Iron & steel products, Break bulk cargo, Bagged cargo and Containerised cargo. However, the per tonne cargo handling charges and storage charges have been determined for three cargo categories viz., Break bulk cargo, Bagged cargo and Unitized & containerised cargo. The category of Unitized and containerized cargo is seen to take into account the aggregate cargo share of Iron and steel products and containerized cargo. In other words, the MBPT has arrived at a uniform handling rate and uniform storage rate for both Iron and steel products and containerized cargo. In this regard, it is relevant to mention here that a uniform handling rate of 7500 tonnes per day as proposed by the port has been considered in respect of Iron and Steel products and Containerised cargo, while determining the optimal capacity for both the categories. Given that the handling rate is uniform, it may not be unreasonable to consider uniform charge for handling and uniform storage rate for both Iron and steel products and containerized cargo. Therefore, the per tonne handling charge and storage charge worked out for Unitised & Containerised cargo is considered as applicable for each of the cargo categories viz., Iron & steel products and Containerised cargo.
  - (d) With regard to calculation of per tonne handling charges, the MBPT, by taking into account its existing wharfage rates in respect of Unitised & Containerised cargo, Break bulk cargo and Bagged cargo and based on the position that the existing wharfage rate is not in a position to meet the estimated revenue requirement, the MBPT has determined the percentage of shortfall in the estimated revenue requirement based on the existing rates and sought the said percentage of increase over the existing rates. In this regard, it is relevant to mention here that consideration of existing rate of wharfage prevailing at MBPT as a base to determine the reference tariff for the operator may not be correct as the existing rates at MBPT are not based on the activity/cargo based costing. Therefore, flow of cross subsidization from tariff of one cargo item to tariff of another cargo item cannot be ruled out. The legacy cost may also form part of the existing rates at MBPT, whereas legacy cost does not form part of costing of the new operator. Therefore, it is felt appropriate that the per tonne handling rates in respect of Iron & Steel products, Bagged cargo, Break bulk cargo and Containerised cargo is arrived based on the handling rates for each cargo category and the ratio of foreign and coastal cargo at 74 : 26 to meet the estimated revenue requirement, as has been considered while arriving at the per tonne handling rates in respect of various other multipurpose cargo berths including the Offshore multipurpose berth at MBPT, the reference tariff for which was recently determined. While doing so, the change in the capacity of the bagged cargo and the slight variation in the annual revenue requirement, as explained in the earlier paragraphs, have been taken into account.
  - (e) As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) and coastal vessels not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. Accordingly, the

MBPT has proposed concessional rates for handling Iron & Steel products, Break bulk cargo, Bagged Cargo and Containerised cargo in line with the Government policy.

- (f) The MBPT has stated that the Wharfage charges cover services such as Labour, management and supervision of labour, control and supervision of cargo, operation and maintenance of cargo handling equipment etc. This provision is inserted as a Note in the Scale of Rates below the Wharfage Schedule.
- (g) In the proposed Scale of Rates, the MBPT has proposed a free period of 5 days for all the import cargo and 15 days in respect of export cargo. Prescription of free period of 5 days in respect of import cargo and 15 days in respect of export cargo is as per the norms prescribed for the import and export cargo in the multipurpose berth.

The port has considered 30.70% of the cargo share capacity of Unitised and Containerised cargo (i.e. Iron & Steel products and Containerised cargo) and 3% of the cargo share capacity of each of Break bulk cargo and Bagged cargo to attract storage charge beyond the prescribed free period. The MBPT in its calculations has shown that the Break bulk cargo, Bagged cargo and Unitised and Containerised cargo would earn storage revenue for a period of 15.46 days.

With regard to calculation of storage charges also, the MBPT had based its calculation based on the existing storage charges in respect of Unitised & Containerised cargo, Break bulk cargo and Bagged cargo. For the reasons explained in the earlier paragraph, it may not be correct to consider the existing storage charges prevailing at MBPT as a base to determine the reference tariff for the operator. Based on the information relating to dwell time, percentage of cargo to attract storage charges as furnished by the MBPT, the storage charges in respect of Unitised & Containerised cargo, Break bulk cargo and Bagged cargo have been reworked. Based on the above position and in view of modification in the estimated annual revenue requirement, the rate for the first slab of 20 days after the expiry of free days is calculated at ₹2.10 per tonne per day in respect of all cargo proposed to be handled at the facility. The rate for the subsequent slabs is prescribed at 1.5 times and 2 times the rate of the first slab, as proposed by MBPT.

- (h) The revenue requirement from berthing service is estimated at ₹45.12 crores by the port. The MBPT has proposed berth hire in dollar terms for foreign going vessel at \$0.035 per GRT per hour or part thereof and in rupee terms for the coastal vessel at ₹1.29 per GRT per hour or part thereof.

The approach adopted by the MBPT to determine the berth hire is also based on the approach adopted by it to determine the handling and storage charges i.e. based on the percentage of increase required over the existing rates. In the case of berth hire charges, the charge is leviable on the vessel irrespective of its contents. Hence, the berth hire charges are calculated in the case in reference based on the normative approach adopted by this Authority in other upfront tariff cases.

Based on the ratio of foreign vessels and coastal vessels at 74 : 26 and taking into account the revised revenue requirement from berthing service and considering the ratio of the GRT hours of the coastal vessels and GRT hours of foreign going vessels as per the details furnished by the MBPT, the upfront berth hire rate works out to ₹5.271 per GRT per hour or part thereof for foreign going vessels and ₹3.162 per GRT per hour or part thereof for the coastal vessels. In this connection, it is relevant to mention here that the capital cost and operating costs under the berthing activity have all been considered with reference to four berths. Therefore, the berth hire derived as above is applicable for four berths. In case of occupation of only one berth by a vessel, the rate relevant for one berth should only be applied. Thus, in case of occupation of only one berth by a vessel, the upfront berth hire rate of ₹1.3178 per GRT per hour or part thereof on foreign vessels and ₹0.7906 per GRT per hour or part thereof on coastal vessels will be applicable. A suitable note in this regard has been prescribed in the Reference tariff Schedule



under the Berth hire charges. Such an approach has been adopted while fixing the upfront tariff for development of West Quay-North berth (WQ-7 and WQ-8) in the inner harbour of Visakhapatnam Port Trust for handling dry bulk cargo.

It has already been decided by this Authority while finalising the upfront berth hire at the other Major Port Trusts to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only. Therefore, the berth hire charges for the foreign going vessel in MBPT is denominated in rupee, in line with the decision taken by this Authority in the other upfront tariff cases.

- (xi) In the proposed reference tariff schedule, the MBPT has proposed definitions for the terms like 'Coastal vessel', 'Foreign vessel' and 'Per day'. The said definitions are found to be in line with the definition prescribed for the said terms in the Scale of Rates of MBPT.
- (xii) In the proposed reference tariff schedule, the MBPT has proposed some conditionalities like conditionalities prescribing criteria for categorizing of a vessel as a foreign going vessel or coastal vessel, non levy of charges for delay beyond a reasonable level attributable to the terminal, conditionalities governing levy of interest on delayed payments/refunds, rounding off the bills/ gross weight etc., which are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Scale of Rates.
- (xiii) Since no dollar denominated tariff is being prescribed, the conditionalities governing recovery of dollar denominated charges in Indian Rupees, as proposed by the MBPT are not approved.
- (xiv) The conditionalities governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates as has been incorporated in other Scale of rates, have been included in the reference tariff schedule of MBPT.
- (xv) Under the Berth hire schedule, the MBPT has proposed conditionalities like calculation of period of berth hire from the time vessel occupies the berth, berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch etc., non-levy of berth hire for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator, Berth hire to stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail, Exclusion of the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation in the time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire, Penal Berth hire to be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal, definition for "False signal". These conditionalities are in line with the provisions prescribed in other upfront tariff schedules and hence prescribed in the reference tariff schedule of MBPT.
- (xvi) Under the storage charges schedule, the MBPT has proposed conditionalities like exclusion of Sundays, customs notified holidays and port non workings days for the calculation of free period, storage charges to not accrue for period when the operator is not in a position to deliver the cargo due to reasons attributable to the operator, rounding off of demurrage charges, which are found to be in line with similar conditionalities prescribed in the other upfront tariff schedules..
- (xvii) Under the storage charges schedule, the MBPT has prescribed a note to the effect that no charge will be levied on shut out cargo and that the Demurrage shall be levied on Shut out cargo from the date of admission of cargo into Terminal till and including the date of removal. The note also states that Shut out cargo must be removed by shippers on receipt of three days' notice from the Terminal Operator and that in the case of non-compliance, the Terminal Operator would remove such goods to a place at expenses of shippers. In this regard, it is relevant to mention here that a similar conditionality exists in the Scale of Rates of MBPT. Hence, the prescription of the note in the reference tariff schedule is approved. With reference to the comments of Indian Merchants Chamber (IMC) that charges for shifting, movement and storage of shut out cargo till it is shipped on the next vessel should be borne by shipping lines/ agents, it is relevant to mention that the conditionality deals with removal of shut out cargo and does not cover the scenario brought

out by the IMC. For the scenario brought out by the IMC, the BOT operator may follow the procedure that is being followed by the MBPT.

- (xviii) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it may not be unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.

The MBPT has proposed the Performance Standards in respect of Break bulk cargo, Bagged cargo, Containerised cargo and Iron & Steel products. The cargo items for which Performance Standards are proposed match with the cargo items for which tariff has been proposed in the Reference tariff schedule. The MBPT has proposed the Performance Standards by prescribing the indicative norms at 4000 tonnes per day in case of Iron & Steel and 2500 tonnes per day in respect of each of Break bulk cargo, Bagged cargo and Containerised cargo. Since these indicative norms were seen to be on a lower side when compared to the output of one berth at 7500 tonnes per day in case of each of Iron & Steel and Containerised cargo and 4000 tonnes per day in case of each of Break bulk and Bagged cargo considered in the optimal capacity calculation, the MBPT was requested to review the performance standards. In this regard, the MBPT has stated that review of performance standards is not necessary as the norms proposed for Performance Standards are minimum of what the Concessionaire is required to maintain and is based on the Model Concession Agreement and that it would be more appropriate.

While approving the proposal of Cochin Port Trust for fixation of Reference tariff for Coal Handling Terminal and the proposal of Mumbai Port Trust (MBPT) for fixation of Reference Tariff for multipurpose off shore cargo terminal, it has come to the notice of this Authority that the Performance Standards proposed by the concerned Major Port Trusts in these two recent cases are significantly lower.

Clause 2.5 of the 2013 revised tariff guidelines stipulates that the Reference Tariff and Performance Standards notified by TAMP would be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. As per the said guidelines, on the achievement of the Performance Standards at the level incorporated in the Concession Agreement, the operator is eligible to seek upward revision upto 15% over the indexed reference tariff. Thus, achievement of Performance Standards to claim tariff hike is the fulcrum of the 2013 guidelines. The Performance Standard to be notified by this Authority based on the proposal of the Major Port Trusts appears to have a significant impact on the tariff to be levied by the Operator during the entire period of Concession Agreement. In view of this provision of performance linked tariff envisaged in the 2013 guidelines, it may be appropriate that the Major Port Trust carryout due diligence and take sufficient care while proposing Performance Standards at a reasonable level instead of solely adopting the indicative norms appended at Appendix-15 – Performance Standards to the Model Concession Agreement issued by the Ministry of Shipping. As suggested in the Appendix-15, the norms are only indicative relating to gross berth day output for major cargo items and other parameters as well. Even if the Performance Standards proposed by port trust are lower than the handling rate considered in the calculation of optimal quay capacity, then as per the 2013 guidelines, the BOT operator will have the option of seeking tariff revision upto 15% over the indexed Reference Tariff on achieving the lower Performance Standards prescribed in the Concession Agreement without achieving any improvement in the performance. This perhaps may not serve the intended purpose for which the revised guidelines of 2013 are issued by the MOS linking achievement of performance while seeking tariff hike.

In view of the above position, the MOS has been requested to advise all the Major Port Trusts to propose reasonable and achievable Performance Standards which should not be lower than the output (handling) rate considered in the optimal quay capacity calculation of the PPP project.

Accordingly, in the present case of MBPT also, Performance Standards is prescribed based on output (handling) rate considered in the optimal quay capacity calculation. Thus, the Performance Standards are prescribed at 4000 tonnes per day at one berth in case of Bagged cargo, 2500 tonnes per day at one berth in case of Break bulk cargo and 7500 tonnes per day at one berth in case of Iron & Steel products and Containerised cargo.

In spite of a specific request to prescribe the conditionalities governing the performance standards for the various cargoes, the MBPT has not prescribed the same. Recognizing that clause 2.2. of the revised guidelines of 2013 requires this Authority to notify the Performance Standards, the Performance Standards as modified by us is notified along with the Reference Tariff Schedule.

9.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

9.2. The modified Reference Tariff Schedule is attached as Annex - II and the Performance Standards for the Harbour Wall Berth at MBPT as modified by us is attached as Annex - III.

9.3. In the result, and for the reasons given above, the modified Reference Tariff Schedule for the Harbour Wall berth at MBPT is approved and notified along with the modified Performance Standards.

9.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the MBPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects as agreed by the port.

10.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

10.2. The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

10.3. On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

10.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

10.5. After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

10.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

10.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the

independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

10.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

10.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to TAMP which will host it on its website.

10.10. The PPP operator shall furnish to TAMP quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.

10.11. TAMP shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, TAMP shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./143/13]

## ANNEX – I

### REFERENCE TARIFF CALCULATION FOR THE HARBOUR WALL BERTH AT MUMBAI PORT TRUST.

₹ in crores

Sr. No.	Particulars		Revised estimates furnished by MBPT in November 2013	Estimates modified by TAMP
<b>I</b>	<b>Optimal capacity</b>			
	<b>Optimal Quay Capacity</b>			
(a)	Share of capacity of different cargo items			
	Percentage share of capacity of Iron & Steel Products (S1)		77%	77%
	Percentage share of capacity of Break Bulk Cargo (S2)		15%	15%
	Percentage share of capacity of Bagged Cargo (S3)		7%	7%
	Percentage share of capacity of Containerised Cargo (S4)		1%	1%
(b)	Handling rate of Vessels (4 Berths)			
	- Handling rate of vessels carrying Iron & Steel Products (P1)		30000	30000
	- Handling rate of vessels carrying Break Bulk Cargo (P2)		10000	10000
	- Handling rate of vessels carrying Bagged Cargo (P3)		10000	16000
	- Handling rate of vessels carrying Containerised Cargo (P4)		30000	30000
(c)	Optimal Capacity of the Terminal			
	Iron & Steel Products 0.7 * S1 * P1 * 365 tonnes per annum		5902050	5902050
	Break Bulk Cargo 0.7 * S1 * P1 * 365 tonnes per annum		383250	383250
	Bagged Cargo 0.7 * S1 * P1 * 365 tonnes per annum		178850	286160
	Containerised Cargo 0.7 * S1 * P1 * 365 tonnes per annum		76650	76650
	<b>Optimal Capacity of 4 berths in metric tonnes / annum</b>		<b>6520000</b>	<b>6648110</b>
	<b>Optimal Capacity of 4 berths in million metric tonnes / annum</b>		<b>6.52</b>	<b>6.65</b>
<b>II</b>	<b>Capital Cost</b>			
<b>A.</b>	<b>Cargo Handling Activity</b>		<b>₹</b>	<b>in crores</b>
	(i). Civil Cost			
	- Dredging in Channel		207.00	207.00
	- Detailed Engineering, soil investigations & project supervision @7%		14.49	14.49
	- Contingencies @ 3%		6.21	6.21

	- Works contract tax @ 2.8%		5.80	5.80
	- Environment mitigation cost @ 0.5%		1.04	1.04
			<b>234.53</b>	<b>234.53</b>
	<b>(ii). Equipment Cost</b>			
	- 40 tonne Mobile Harbour Crane ( 1 no.)		24.52	24.52
	- 30 tonne ELL Cranes (6 nos.)		110.34	110.34
	- Mobile Hoppers (6 nos.)		2.10	2.10
	- Mobile bagging machine (3 nos.)		2.10	2.10
	- Portable conveyors (11m length) (5 nos.)		1.00	1.00
	- Pay Loaders (4 Nos.)		0.40	0.40
	- FLT 20T and 10T (2 nos. each) (4 nos.)		2.00	2.00
	- Elevated conveyors (Length 15m) (LS)		0.25	0.25
	- Lighting Buoys (75 nos.)		0.75	0.75
	- Beacon Lights (16 nos.)		0.16	0.16
	- Power distribution and area lighting (LS)		4.07	4.07
	- Detailed Engineering, soil investigations & project supervision @7%		10.34	10.34
	- Contingencies @ 3%		4.43	4.43
	- Works contract tax @ 2.8%		4.14	4.14
	- Environment mitigation cost @ 0.5%		0.74	0.74
			<b>167.33</b>	<b>167.33</b>
	<b>(iii). Miscellaneous</b>			
	- 5% on Civil Cost and Equipment Cost towards interest during construction		<b>20.09</b>	<b>20.09</b>
	<b>Total Capital Cost for Handling Activity ( i + ii + iii + iv )</b>		<b>421.96</b>	<b>421.96</b>
<b>B.</b>	<b>Berth Hire Activity</b>			
	- Construction of berth		67.11	67.11
	- Cost of dredging		119.12	119.12
	- Detailed Engineering, soil investigations & project supervision @7%		13.04	13.04
	- Contingencies @ 3%		5.59	5.59
	- Works contract tax @ 2.8%		5.21	5.21
	- Environment mitigation cost @ 0.5%		0.93	0.93
	- Miscellaneous @ 5%		10.55	10.55
	<b>Total capital cost for Berth hire Activity</b>		<b>221.55</b>	<b>221.55</b>
	<b>Total Project Cost ( A + B )</b>		<b>643.51</b>	<b>643.51</b>
<b>III</b>	<b>Operating Cost for Cargo Handling Activity</b>			<b>₹ in crores</b>
	(a) Power (6 ELL cranes)		2.84	2.77
	(MBPT- 100 units/ hour/ crane * Rs. 7.90 per unit * 6000 hours pa for 6 cranes) (TAMP - 100 units/ hour/ crane* Rs. 7.52 per unit * 6132 hours pa for 6 cranes)			
	(b). Fuel Cost			
	- Harbour Mobile Crane (1 no.)		0.50	0.56
	(MBPT - 15 ltrs/ hour/ crane* Rs.56 per litre * 6000 hours pa for 1 HMC) (TAMP - 15 ltrs/ hour/ crane * Rs.60.70 per litre * 6132 hours pa for 1 HMC)			
	- Mobile bagging machine (3 nos.)		1.21	1.34
	(MBPT - 12 ltrs/ hour/ machine* Rs.56 per litre * 6000 hours pa for 3 machines) (TAMP - 12 ltrs/ hour/ machine * Rs.60.70 per litre * 6132 hours pa for 3 machines)			
	- Portable conveyors (11m length) (5 nos.)		2.02	2.23
	(MBPT - 12 ltrs/ hour/ conveyor* Rs.56 per litre * 6000 hours pa for 5 conveyors) (TAMP - 12 ltrs/ hour/ conveyor * Rs.60.70 per litre * 6132 hours pa for 5 conveyors)			
	- Pay Loaders (4 Nos.)		1.61	1.79
	(MBPT - 12 ltrs/ hour/ payload* Rs.56 per litre * 6000 hours pa for 4 payloaders) (TAMP - 12 ltrs/ hour/ payload* Rs.60.70 per litre * 6132 hours pa for 4 payloaders)			
	- FLT 20T (2 nos. )		1.34	1.49
	(MBPT - 20 ltrs/ hour/ forklift* Rs.56 per litre * 6000 hours pa for 2 FLT 20T) (TAMP - 20 ltrs/ hour/ forklift * Rs.60.70 per litre * 6132 hours pa for 2 FLT 20T)			
	- FLT 10T (2 nos. )		0.67	0.74
	(MBPT - 10 ltrs/ hour/ forklift* Rs.56 per litre * 6000 hours pa for 2 FLT 10T) (TAMP - 10 ltrs/ hour/ forklift * Rs.60.70 per litre * 6132 hours pa for 2 FLT 10T)			
	(c). Repair & Maintenance			
	- Civil Assets (1% on civil work)		2.35	2.35
	- Mechanical Equipment (5% on equipment cost)		8.37	8.37
	- Miscellaneous Assets (1% on civil work component & 5% of Equipment cost component)		0.54	0.54
	(d). Insurance (1% on Gross fixed assets)		1.76	1.76
	(e). Depreciation			
	- Civil Work @ 3.34%		0.00	0.00
	- Mechanical Works		17.30	16.73
	(MBPT - 10.34% on equipment cost ) (TAMP - 10% on equipment cost)			
	- Miscellaneous Assets		0.87	0.84

	(MBPT - 10.34% on equipment component forming part of miscellaneous asset) (TAMP - 10% on equipment component forming part of miscellaneous asset)		
	(f). License Fee (Rs.50 per sqm per month)	2.40	2.40
	(g). Other Expenses (5% on cost of mechanical works and on the component of mechanical works forming part of Miscellaneous assets)	8.78	8.78
	<b>Total Operating Cost</b>	<b>52.56</b>	<b>52.68</b>
<b>IV</b>	<b>Estimated Revenue Requirement &amp; upfront tariff for Cargo Handling Activity</b>		
<b>A.</b>			
<b>(i).</b>	<b>Estimated Revenue Requirement</b>		
	(a). Total Operating Cost	52.56	52.68
	(b). Return on capital Employed @ 16%	67.51	67.51
	<b>(c). Total Revenue requirement from cargo handling activity</b>	<b>120.07</b>	<b>120.19</b>
<b>(ii).</b>	<b>Apportionment of Revenue Requirement</b>		
	(a). Cargo Handling Charges (90% of ARR)	108.07	108.17
	(b). Storage Charges (5% of ARR)	6.00	6.01
	(c). Miscellaneous Charge (5% of ARR)	6.00	6.01
	<b>(d). Total Revenue requirement from cargo handling activity</b>	<b>120.07</b>	<b>120.19</b>
<b>(iii).</b>	<b>Cargo Handling charge</b>		
	<b>(a). Cargo Handling Charge</b>		
	- Revenue Requirement (Amount in `)	1080651084	1081716971
	- Optimal Capacity of Iron & Steel Products	5902050	5902050
	- Optimal Capacity of Break bulk cargo	383250	383250
	- Optimal Capacity of Bagged cargo	178850	286160
	- Optimal Capacity of Containerised cargo	76650	76650
	- Per Tonne rate for handling of Iron & Steel Products	<b>201.00</b>	<b>157.50</b>
	- Per Tonne rate for handling of Break bulk cargo	<b>57.80</b>	<b>472.51</b>
	- Per Tonne rate for handling of Bagged cargo	<b>57.80</b>	<b>295.32</b>
	- Per Tonne rate for handling of Containerised cargo	<b>201.00</b>	<b>157.50</b>
	<b>(b). Storage Charge</b>		
	- Revenue Requirement ( ` in crores)	60036171	60095387
	- % of Cargo to attract storage charge		
	- Iron & Steel Products and Containerised cargo	30.60%	30.60%
	- Break Bulk cargo and Bagged cargo	3.00%	3.00%
	- Capacity of cargo to attract storage charge (million tonnes)		
	- Iron & Steel Products and Containerised cargo	1829482	1829482
	- Break Bulk cargo	11498	11498
	- Bagged cargo	5366	8585
	Storage Charge (beyond the free period) for Break Bulk Cargo, Bagged Cargo and Iron & Steel products and containerised cargo	<b>Rate Per tonne per day or part thereof</b>	<b>Rate Per tonne per day or part thereof</b>
	-First to 20th day	<b>2.97</b>	<b>2.10</b>
	-21st day to 40th day	<b>4.45</b>	<b>3.15</b>
	-41st day onwards	<b>5.93</b>	<b>4.20</b>
	<b>(c). Miscellaneous Charge</b>		
	- Revenue Requirement ( ` in crores)	60036171	60095387
	- Capacity (million Tonnes per annum)	6520000	6648110
	- Miscellaneous Charge ( ` per tonne)	<b>9.21</b>	<b>9.04</b>
<b>B.</b>	<b>BERTH HIRE CHARGES</b>		
<b>(i).</b>	<b>Revenue Requirement</b>	<b>₹</b>	<b>in crores</b>
	(a). Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth)	2.22	2.22
	(b). Depreciation (3.34% of gross block excl. dredging cost)	2.67	2.67
	(c). Insurance (1% of gross block excl. dredging cost)	0.80	0.80
	(d). Other expenses on civil & mech (5% of gross block excl. dredging cost)	3.99	0.00
	<b>Sub total (i)</b>	<b>9.67</b>	<b>5.68</b>
<b>(ii).</b>	Return on capital Employed @ 16%	<b>35.45</b>	<b>35.45</b>
	<b>Total Revenue requirement from Berthing services (i + ii)</b>	<b>45.12</b>	<b>41.13</b>
	Berth hire Charge		
	Foreign going vessel (Rate per GRT per hour)	<b>\$0.035</b>	<b>5.271</b>
	Coastal vessel (Rate per GRT per hour) in ₹	<b>1.29</b>	<b>3.162</b>

**Berth Hire Calculation as furnished by MBPT**

Sr. No.	Particulars	Unit	Break Bulk Cargo	Bagged Cargo	Unitised & Containerised cargo
i	Parcel Size	Tonnes or PCU	30000	25000	20000
ii.	Vessel Size	DWT	40000	40000	40000
iv.	Average GRT	GRT hours	19500	16250	13000
v.	Expected traffic	Million tonnes	0.38	0.19	5.83
vi.	Daily throughput of Berth	TPD or PCU	2500	2500	7500
vii	No. of Berth days	Berth Days	9	9	1.7
viii.	No. of Berth hours	Hours	216	216	40.8
ix.	No. of Vessels	Nos.	13	8	292
xii.	Total GRT hours ( iv * ix)	GRT hours	247783	123937	3792459
xiii.	Revenue Requirement				45.12
	Berth hire - foreign going vessel (in US\$)				0.035
	Berth hire - (in Rupees)(\$0.03576*Rs.60)				2.15
	Berth hire - coastal vessel				1.29

**Berth Hire Calculation as per TAMP Estimates**

Sr. No.	Particulars	Unit	Break Bulk Cargo	Bagged Cargo	Unitised & Containerised cargo	Total
i	Ship day output	Tonnes/day	10000	16000	30000	
ii.	Average GRT	Tonnes	19500	16250	13000	
iii.	Average parcel size	Tonnes	30000	25000	20000	
iv.	Tonnage expected to be handled	Tonnes	383250	286160	597870	6648110
v.	Average no. of berth days (iv / i)	Days	38	18	199	256
vi.	No. of berth hours { 24 x (v) }	Hours	920	429	4783	6132
vii	Expected number of vessels (iv / iii)	Nos.	13	11	299	
xi.	Total GRT hours ( ii x vi )	GRT hours	1793610	6975150	62178480	87089730
xii	Revenue Requirement	Rupees				411281920
	Working for foreign vessel 74% and coastal vessel 26%)					
	87089730 * 74% * x + 87089730 * 26% * 0.6x =					411281920
	64446400.2 x + 13585997.88 x =					411281920
	x = Foreign going vessel rate					5.271
	Coastal vessel Rate = 0.6 x foreign going vessel rate					3.162

**Reference Tariff Schedule for the Multipurpose Harbour Wall Berths.**

**DEFINITIONS**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply.

- (i) “Coastal Vessel” means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii) “Foreign Vessel” means any vessel other than a coastal vessel.
- (iii) “Per day” means per calendar day unless otherwise stated.

**GENERAL TERMS & CONDITIONS**

- (i) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, or Mercantile Marine Department or Registrar of Indian Ships or Maharashtra Maritime Board or issued under Coastal vessels Act, Inland vessels Act shall be the deciding factor for its classification as ‘coastal’ or ‘foreign-going’ for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii)
  - (a) A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order or on filing of Coastal International General Manifest in Coastal Establishment Section of Customs Department.
  - (b) A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
  - (c) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (d) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
  - (e) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
  - (f) For vessels visiting the port other than for cargo operations the conditions referred in (c) and (d) above shall not apply.
- (iii) Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Terminal operator.
- (iv) Interest on delayed payments / refunds:
  - (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the Terminal Operator shall pay penal interest on delayed refunds.
  - (b) The rate of penal interest will be 2 % above the prime lending rate of the State Bank of India. The penal interest rate will apply to both the Terminal Operator and the user equally.
  - (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
  - (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision will not apply to the case where payment is to be made before availing of the services / use of port properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and / or prescribed as a condition in the tariff.
  - (e) Interest will be calculated for the actual no. of days from the date of raising the bills till the date of payment.
- (v) The minimum charges recovered in any bill shall be Rupees Hundred (₹100) only.
- (vi) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.



- (vii) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (viii) No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹100 or more likewise Terminal shall not raise any supplementary / under charge bills & interest bills if the amount due to port is less than ₹100/-
- (ix) (a) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Terminal Operator may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (b) The Terminal Operator may also, if he so desires, rationalize the prescribed conditionality governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates, if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c) Provided that the Terminal Operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionality governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionality governing the application of such rates, provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

**WHARFAGE CHARGES :**

(₹per MT)

	Break Bulk Cargo	Bagged Cargo	Iron & Steel	Containerised Cargo
Foreign	472.51	295.32	157.50	157.50
Coastal	283.51	177.19	94.50	94.50

**Note :**

The Wharfage charge covers services such as labour, management and supervision of labour, control & supervision of cargo, operation & maintenance of cargo handling equipment etc.

**BERTH HIRE CHARGES :**

	₹ Per GRT per hour or Part thereof	
Type of Vessel	Foreign	Coastal
All Vessels	5.271	3.162

**Notes:**

- (i) Incase of occupation of only one berth by a vessel, 25% of the respective berth hire charges as mentioned above are leviable for the foreign going vessels and coastal vessels.
- (ii) The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth.
- (iii) Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch etc. Berth Hire charges covers operation & maintenance of berth, Marine structures & dredging etc.
- (iv) No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator.
- (v) (a) Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
- (b) The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.
- (c) The master/ agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.

- (vi) The Penal Berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.

“False signal” would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.

#### MISCELLANEOUS CHARGES

Type of Cargo	₹ Per Metric Tonne
All Cargo	9.04

#### Note:

Miscellaneous charges prescribed above is a composite charge for provision of all miscellaneous services such as sweeping of cargo on the wharf, weighment of cargo, dust suppression etc.

#### STORAGE CHARGES:

Amount in ₹ Per tonne per day

Commodities	For 1 <sup>st</sup> to 20 <sup>th</sup> day	For 21 <sup>st</sup> to 40 <sup>th</sup> day	From 41 <sup>st</sup> day onwards
All types of cargo	2.10	3.15	4.20

#### Notes :

- (i) No storage charge shall accrue for the period during which the terminal operator is not in a position to deliver cargo when requested by the user for reasons attributable to the terminal operator.
- (ii) All import goods will be allowed storage in the docks free of demurrage for five days from the date following the day of complete discharge of vessel's cargo. All export goods will be allowed storage in the docks free of demurrage for fifteen days commencing from the date of admission of cargo into the port.
- (iii) The purpose of calculation of free days Sunday's, Customs notified holidays and port non-operating days will be excluded.
- (iv) Demurrage charges will be assessed on the gross weight of the goods. Gross weight if not in exact multiples of 100 Kgs. will be rounded off to the next higher multiple of 100 Kgs. for levy of charges.
- (v) No charge will be charged on shut out cargo. Demurrage shall be levied on Shut out cargo from the date of admission of cargo into Terminal till and including the date of removal. Shut out cargo must be removed by shippers on receipt of three days' notice from the Terminal Operator. In case of non-compliance, the Terminal Operator may remove such goods to a place at expenses of shippers.

#### GENERAL NOTE :

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January, 2013 and 1st January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year.

**Annex - III**

#### PERFORMANCE STANDARDS

Development of Harbour Wall Berths at Mumbai Port on Design, Build, Finance, Operate & Transfer (DBFOT) Basis

Sl. No.	Cargo Category	Performance Indicator
1.	Break Bulk	2500 T/Day
2.	Bagged Cargo	4000 T/Day
3.	Containerized cargo	7500 T/Day

4.	Iron and Steel	7500 T/Day
----	----------------	------------